VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

SUPPLEMENT-BAND.

1894.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS & SOHN, I., Wallfischgasse Nr. 10.

In den Supplement-Band 1894 sind aufzunehmen:

1. *das betreffende Titelblatt mit gegenwärtiger Legende;*
2. *der Tarif-Index für das I., II., III. und IV. Quartal 1894;*
3. *die abzutrennenden Theile der einzelnen Verordnungsblatt-Nummern, und zwar:*

Nr.	ab Seite	Nr.	ab Seite	Nr.	ab Seite	Nr.	ab Seite
1	9	39	723	77	1369	115	1919
2	41	40	739	78	1395	116	1937
3	71	41	755	79	1413	117	1953
4	91	42	773	80	1429	118	1973
5	113	43	795	81	1441	119	1985
6	135	44	811	82	1465	120	1999
7	159	45	831	83	1481	121	2011
8	177	46	845	84	1497	122	2025
9	195	47	865	85	1511	123	2043
10	213	48	881	86	1527	124	2063
11	225	49	895	87	1539	125	2081
12	241	50	911	88	1555	126	2093
13	253	51	921	89	1569	127	2117
14	269	52	943	90	1589	128	2133
15	289	53	959	91	1599	129	2149
16	319	54	975	92	1615	130	2169
17	333	55	989	93	1629	131	2193
18	349	56	1005	94	1645	132	2213
19	363	57	1025	95	1657	133	2227
20	381	58	1041	96	1669	134	2249
21	397	59	1051	97	1679	135	2265
22	411	60	1065	98	1693	136	2293
23	429	61	1079	99	1707	137	2315
24	443	62	1093	100	1719	138	2343
25	463	63	1115	101	1741	139	2365
26	475	64	1131	102	1749	140	2381
27	499	65	1155	103	1763	141	2409
28	515	66	1175	104	1773	142	2433
29	533	67	1193	105	1787	143	2457
30	551	68	1209	106	1799	144	2475
31	569	69	1225	107	1809	145	2509
32	585	70	1241	108	1821	146	2555
33	601	71	1257	109	1829	147	2608
34	619	72	1271	110	1839	148	2659
35	637	73	1291	111	1853	149	2697
36	659	74	1309	112	1865		
37	677	75	1341	113	1877		
38	695	76	1355	114	1903		

Tarif-Index für das III. Quartal 1894.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das IV. Quartal 1894.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

D. Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 74. Wien, 3. Juli 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen vom 1. Juni 1894 *), womit eine Hafenordnung für den k. k. Bodensee-Hafen von Bregenz, sowie Bestimmungen für die öffentlichen Anlandestellen von Hard, Fussach und Lochau erlassen werden.

A.

Hafenordnung für den k. k. Bodensee-Hafen von Bregenz.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Hafenbereich.

§ 1.

Als Bereich des k. k. Bodensee-Hafens von Bregenz im Sinne dieser Verordnung ist anzusehen:

1. Das vom Gütermolo, vom Eisenbahndamme und vom Reservemolo umschlossene Hafenbecken. In demselben befinden sich der Personenmolo, die Haltestelle Bregenz-Hafen, der Trajectsteg und der Hafensteg.
2. Das Zollgütermagazin am Gütermolo, die am Hafen befindlichen Anlege- und Lagerplätze, der Gütermolo, der Reservemolo, das Trockendock und der Schiffswerkstätten-Rayon.
3. Der vor der Hafeneinfahrt liegende Seeraum, insoweit derselbe für den ungehinderten Schiffahrtsbetrieb freigehalten und überwacht werden muss.

Handhabung der Hafenordnung.

§ 2.

Die Handhabung der Hafenordnung im Hafenbereiche von Bregenz steht dem k. k. Hafencommissär zu.

Als Hafencommissär hat im übertragenen Wirkungskreise der jeweilige Vorstand der Bodensee-Schiffahrts-Inspection der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu fungiren, welchem zur Durchführung und Ueberwachung des äusseren Dienstes ein Hafenmeister und die erforderliche Anzahl Hafenmatrosen aus dem Stande des Schiffahrtspersonals der k. k. Staatsbahnen beigegeben sind.

An den k. k. Hafencommissär sind alle im Artikel 12 der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 vorgeschriebenen Meldungen zu erstatten.

Bei allen Verfügungen, welche das zollämtliche Interesse berühren, hat der k. k. Hafencommissär stets im Einvernehmen mit dem Vorstande des k. k. Hauptzollamtes in Bregenz vorzugehen.

---

*) Enthalten in dem am 21. Juni 1894 ausgegebenen XLII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 114.

II. Bestimmungen über den Hafendienst.

Instandhaltung der Hafenanlagen.

§ 3.

Der k. k. Hafencommissär überwacht die richtige Instandhaltung der gesammten Hafenanlagen. Er erstattet Anträge bezüglich nothwendig werdender Neueinrichtungen, Abänderungen oder Zubauten an den Hafenanlagen. Ein besonderes Augenmerk ist darauf zu richten, dass das Hafenbecken jederzeit die für den ungestörten Schiffsbetrieb erforderliche Wassertiefe besitze. Die Anlegeplätze der Schiffe sind in gutem Zustande zu erhalten, und ist jeweilig für die gefahrlose Benützbarkeit der Schiffszugänge, insbesondere zur Winterszeit, Sorge zu tragen.

Beleuchtung des Hafens.

§ 4.

Mit Eintritt der Dunkelheit wird täglich das aus zwei übereinanderstehenden weissen Bogenlichtern bestehende Hafenfeuer angezündet und nach Eintreffen des letzten angemeldeten Dampfschiffes gelöscht. Des Morgens wird das Hafenfeuer täglich vor dem Ein- oder Auslaufen des ersten Cursdampfers angezündet und brennt bis Tagesanbruch. Die an den beiden Hafenköpfen befindlichen Hafenlichter (am Gütermolokopf weisses und am Reservemolokopf rothes Licht) brennen die ganze Nacht hindurch.

Die zur Beleuchtung der Schiffsanlegeplätze dienenden Laternen werden je nach Bedürfniss angezündet und haben nach eingetretener Dunkelheit bis Tagesanbruch während der Dauer des angemeldeten Dampferverkehres zu brennen.

Signaldienst.

§ 5.

Bei unsichtigem Wetter werden den einlaufenden Fahrzeugen vom Kopfe des Gütermolos aus die im Abschnitte I, Punkt 7, der Signalordnung für die Bodensee-Schiffahrt (Anlage III der Ministerial-Verordnung vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188, vorgeschriebenen Nebelsignale mit dem Nebelhorn und der Nebelglocke gegeben. Ueberdies wird bei sehr dichtem Nebel den Personendampfern nach dem Passiren der Hafeneinfahrt im Bedarfsfalle auch noch die Lage des Personenmolos durch Abgabe von Signalstössen mit einem Nebelhorne markirt. Bei Schneesturm sind den einlaufenden Schiffen, wenn thunlich, zur Kennzeichnung der Hafeneinfahrt vom Kopfe des Gütermolos aus Kanonenschüsse zu lösen.

Einlaufenden Schiffen, welchen nicht schon ein für alle Mal die Anlegeplätze im vorhinein angewiesen sind, wird im Bedarfsfalle der einzunehmende Anlegeplatz schon während des Einlaufens, bei Tag durch Schwenken einer weissrothgestreiften Flagge, bei Nacht durch Schwenken eines rothen Lichtes signalisirt.

Das auf der Untiefe von Mehrerau aufgestellte Glockenschlagwerk hat während der Nebelperiode täglich ab 4 Uhr Nachmittags in Betrieb gesetzt zu werden und bis nach dem Einlaufen des letzten Cursdampfers oder Trajectzuges in Thätigkeit zu verbleiben.

Die von den Schiffen gegebenen Nothsignale sind, zum Zeichen, dass man selbe verstanden habe und dass Hilfe sofort abgesendet wird, im Sinne des Abschnittes III, Punkt 15, der Signalordnung für die Bodensee-Schiffahrt mit Kanonenschüssen, beziehungsweise mit Blickfeuer zu beantworten.

Rettungsdienst.

§ 6.

Im Hafen von Bregenz hat ein mit allen erforderlichen Ausrüstungs-Gegenständen ausgestattetes Boot für Rettungszwecke stets bereit zu liegen. Zur Bemannung desselben werden im Bedarfsfalle die Hafenmatrosen und die im Augenblicke disponiblen Matrosen der nächstliegenden Schiffe herangezo gen. — Am Personen- und Gütermolo sind an zweckentsprechenden Orten Rettungsringe, Stangen mit Haken und Lebensrettertaue zur alsogleichen Verwendung bereit zu halten.

Sobald der k. k. Hafencommissär Kenntniss erhält, dass sich ein in See stehendes Schiff oder Boot in Gefahr befinde, wird er die erforderlichen Massnahmen zur raschesten Hilfeleistung treffen. — In solchen Fällen steht ihm das Recht zu, eines oder mehrere der im Hafen befindlichen Dampfschiffe (oder andere hiezu geeignete Fahrzeuge) sofort zur Hilfeleistung abzusenden. — Der k. k. Hafencommissär leitet die Hilfsaction und sorgt eventuell für die Bergung der Schiffsladung, sowie für die zollämtliche Ueberwachung und Behandlung derselben.

Er stellt die stattgefundenen Schäden fest und berichtet über den ganzen Vorfall an die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz.

Freihaltung der Molen, Anlegeplätze u. s. w.

§ 7.

Es ist jederzeit dafür zu sorgen, dass auf den Molen der Verkehr der Personen und Güter in keiner Weise behindert werde, dass die Zugänge zu den Personenschiffen und zu den an den Molen befindlichen Bootsstiegen freibleiben, und dass der Trajectsteg und der neue Hafensteg vom Publicum nicht betreten werden.

Das Betreten des Personenmolos wird zwar gestattet, die denselben betretenden Personen haben jedoch vor der Ankunft eines jeden Personendampfschiffes diesen Personenmolo zu verlassen. Diejenigen Personen, welche auf dem Molo verbleiben, werden, sowie alle, welche zollpflichtige Gegenstände bei sich haben, zollämtlich als mit dem Dampfschiffe angekommene Passagiere angesehen, haben sich der zollämtlichen Revision zu unterziehen und die Folgen dieser Revision unweigerlich zu tragen. — Das Zudrängen von Zuschauern beim Ein- und Aussteigen der Reisenden in beziehungsweise aus den Dampfschiffen ist nicht gestattet.

Güter jeder Art auf den Lagerplätzen und Anlegestellen der Schiffe ohne Erlaubniss des k. k. Hafencommissär lagern zu lassen, ist strengstens untersagt.

Die auf diesen Plätzen lagernden Güter werden zwar der allgemeinen Hafenaufsicht unterstellt, die Hafenbehörde übernimmt aber keinerlei Verantwortung für dieselben.

Das Befahren des Personenmolos mit Personenwägen ist nur zum Zwecke des Transportes von Kranken zu und von den Schiffen, nach vorher beim Hafenmeister eingeholter Bewilligung, gestattet.

Das Unterhalten von offenen Feuern auf den Molen oder Lagerplätzen ist verboten. — Das Schiessen mit Gewehren oder anderen Schusswaffen ist im ganzen Hafengebiete, das Angelfischen vom Personenmolo aus, untersagt.

Das Waschen von Wäsche ist an den Molen und Anlegeplätzen der Schiffe nicht gestattet.

Betrunkene oder Unbehilfliche ohne entsprechende Begleitung sind aus dem Hafengebiete zu verweisen.

Freihaltung des Hafenbeckens, Verbot der Verunreinigung und Verstellung desselben.

§ 8.

Das Hafenbecken ist für den Schiffsverkehr stets frei zu halten. Das Ankern ist daher einlaufenden Schiffen im Hafenbecken nur im Nothfalle zu gestatten, und haben dieselben sobald als nur thunlich sich nach den ihnen angewiesenen Plätzen zu verholen. Flösse dürfen unter keinem Umstande in das Hafenbecken eingebracht werden.

Im Winter ist das Hafenbecken zur Aufrechthaltung des Schiffsverkehres thunlichst von dem sich in demselben bildenden Eise zu befreien.

Das Baden ist innerhalb des Hafenbeckens auf das Strengste verboten.

In das Hafenbecken dürfen weder schwimmende noch sinkende Gegenstände geworfen, überhaupt darf dasselbe in keiner Weise verunreinigt werden. — Das Auswerfen von Russ, Schlacken, Asche, Küchenabfällen, Koth von Thieren ist innerhalb des Hafenbeckens und vor der Hafeneinfahrt strengstens untersagt.

Wenn bei dem Aus- oder Einladen oder sonst zufällig Gegenstände in das Wasser fallen, welche die Schiffahrt hindern könnten, muss der Schuldtragende unter Haftung des Schiffsführers diese Gegenstände ungesäumt aus dem Hafenbecken wieder entfernen lassen. — Geschieht dieses nicht binnen der vom k. k. Hafencommissär zu bestimmenden Zeit, so hat die Wegschaffung auf Kosten des Schuldigen, abgesehen von der Letzteren treffenden Ordnungsstrafe, zu geschehen.

Wenn Fahrzeuge odere andere Flottanten im Hafenbecken oder an einer Stelle innerhalb des Hafenbereiches sinken und hiedurch der Schiffahrtsbetrieb gehindert erscheint, ist in gleicher Weise vorzugehen.

Beschädigung der Hafenanlagen.

§ 9.

Jede Beschädigung der Hafenbauten und Ufer, der aufgestellten Bezeichnungen, der Haft- und Schutzpfähle, der Hafenkrahne, der Geländer, Stiegen, Bänke, Wege, Bäume, Anpflanzungen, der Laternen und aller anderen zur Hafenanlage gehörigen Gegenstände ist untersagt und hat nebst der allfälligen Bestrafung die Ersatzpflicht zur Folge.

Die Schiffsführer werden insbesondere angewiesen, dahin zu wirken, dass die Schiffsbediensteten beim Gebrauche der Schalterstangen nicht muthwillige Beschädigungen anrichten.

Verhalten in aussergewöhnlichen Fällen.

§ 10.

Bei Erhalt von Meldungen über aussergewöhnliche Vorkommnisse (Artikel 12 der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867) wird der k. k. Hafencommissär, wenn nöthig, sofort den Thatbestand feststellen, die Festnahme Schuldverdächtiger einleiten und der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz unverweilt Bericht erstatten. In dringenden Fällen ist der k. k. Hafencommissär ermächtigt, ausserordentliche, dem Gebote des Augenblickes entsprechende Anordnungen innerhalb des Hafenbereiches zu treffen.

III. Der Schiffsverkehr im Hafenbereiche.

Ueber den Schiffsverkehr im Allgemeinen.

§ 11.

Für den Schiffsverkehr im Hafenbereiche von Bregenz gelten im Allgemeinen die für die Schiffahrt auf dem Bodensee erlassenen Bestimmungen.

Der k. k. Hafencommissär hat demnach darüber zu wachen, dass die im Hafen verkehrenden Schiffe nach Vorschrift gehalten und ausgerüstet sind, dass sich die Mannschaft derselben im dienstfähigen Zustande befinde und dass die gesetzlich zulässige Belastung der Schiffe nicht überschritten werde.

Wahrgenommene Mängel oder Anstände sind bei Fahrzeugen der Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen für den Bodensee und Rhein der betreffenden Verwaltung, bei anderen Fahrzeugen der zuständigen Behörde des Heimatsstaates bekanntzugeben, und ist in zweckentsprechender Weise auf die Behebung derselben hinzuwirken. Nur in jenen Fällen, wo zufolge dieser Mängel oder Anstände eine directe Gefahr für Leben und Gesundheit der an Bord befindlichen Personen oder für die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes im Allgemeinen zu besorgen ist, wird der k. k. Hafencommissär direct einschreiten und auf die allsogleiche Behebung der festgestellten Mängel dringen, eventuell das Schiff bis zur Behebung der bestehenden Mängel im Hafen zurückbehalten.

Von den in solchen Fällen getroffenen Massnahmen ist bei Fahrzeugen der Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen für den Bodensee und Rhein der betreffenden Verwaltung, bei anderen Fahrzeugen der zuständigen Behörde des Heimatsstaates sofort Mittheilung zu machen und unter allen Umständen der Bezirkshauptmannschaft in Bregenz Anzeige zu erstatten.

Verkehr mit kleinen Fahrzeugen. Fischerboote.

§ 12.

Der Verkehr mit kleinen Ruder- und Segelbooten, welche lediglich zu Fahrten zwischen naheliegenden Uferplätzen oder zu Vergnügungsfahrten dienen, wird durch besondere Vorschriften geregelt.

Die Fischerboote dagegen unterliegen den Bestimmungen der Hafenordnung.

Einlaufen der Schiffe in den Hafen. Meldung derselben an das k. k. Hauptzollamt.

§ 13.

Allen Schiffen ohne Unterschied ist das Einlaufen und der Aufenthalt im Hafen von Bregenz bei Tage und auch zur Nachtzeit gestattet. Dampfschiffe haben ihre Ankunft in Bregenz dem k. k. Hafencommissär mindestens eine Stunde früher schriftlich oder telegraphisch anzumelden. Bei den regelmässigen Cursfahrten der Bodensee-Dampfschiffahrts-Anstalten ersetzt die rechtzeitige Uebersendung der veröffentlichten Fahrpläne und Graphicons diese Anmeldungen ein für alle Mal. — Bei Fahrten mit Dampfbarcassen oder Motorenbooten kann diese Anmeldung unterbleiben.

Die einlaufenden Segelschiffe haben sich nach Ankunft beim Hafenmeister zu melden und ihm die gesetzlich vorgeschriebenen Auskünfte über das Nationale und die Schiffsladung zu geben.

Der k. k. Hafencommissär versieht das k. k. Hauptzollamt Bregenz mit der erforderlichen Anzahl von Bodensee-Fahrplänen, gibt demselben rechtzeitig Kenntniss von den angemeldeten Sonderfahrten der Dampfschiffe und sorgt dafür, dass der Hafenmeister sofort die vorgeschriebenen Meldungen über die eingelaufenen Segelschiffe dem k. k. Hauptzollamte erstatte.

Anlegeplätze der Schiffe.

§ 14.

Im Hafen von Bregenz sind für die in demselben verkehrenden Schiffe nachstehende Anlegeplätze vorgeschrieben:

der Personenmolo,
der Gütermolo,
der Trajectsteg,
der Reservemolo sammt dem Hafenstege.

Allen einlaufenden Schiffen und sonstwie in den Hafen verbrachten Flottanten werden die Anlegeplätze vom k. k. Hafencommissär oder in seinem Auftrage vom Hafenmeister angewiesen, und zwar den Personen-Cursdampfern zu Beginn jeder Fahrplan-Periode ein für alle Mal und den Extradampfern, Trajectzügen und Segelschiffen fallweise beim Einlaufen durch Zuruf oder durch die Abgabe der im § 5 festgesetzten Signale.

Für die Verwendung der oben genannten Anlegeplätze gelten die nachstehenden Normen:

a) Der Personenmolo ist ausschliesslich für die Abwicklung des Personenverkehres bestimmt, und haben daher alle im Personendienste stehenden Schiffe (auch Dampfbarcassen und Motorenboote) behufs Ein- oder Ausschiffung der Reisenden und des Reisegepäcks dort anzulegen. Personendampfer, welche in Bregenz einen längeren Aufenthalt nehmen, können nach Ausschiffung der Reisenden und deren Effecten für die Dauer ihres Aufenthaltes im Hafen nach einem anderen Anlegeplatze dirigirt werden.

   Motorenbooten kann über Ansuchen zur gesetzlichen Tageszeit, d. i. von Sonnen-Auf- bis Untergang, von der k. k. Finanz-Bezirksdirection Feldkirch die Bewilligung zum Anlegen und Ausschiffen der vom Auslande kommenden Passagiere in dem Gondelhafen gegen Widerruf unter der Bedingung ertheilt werden, dass dieselben keine zollpflichtigen Gegenstände bei sich haben und in den Motorenbooten selbst keinerlei Reisegepäck oder Frachtgut mitgeführt wird.

b) Der Gütermolo ist für die Abwicklung des Güterverkehres bestimmt, und haben daher alle den Güterdienst besorgenden Schiffe an demselben anzulegen.

   Personenschiffe, welche Güter, Fahrzeuge, Leichen oder lebende Thiere aus- oder einzuladen haben, müssen zu diesem Zwecke nach bewirkter Ausschiffung der Reisenden ebenfalls an dem Gütermolo anlegen. Eine Ausnahme hievon ist nur gestattet, wenn Cursdampfer eine geringe Anzahl Güterstücke oder lebende Kälber ein- oder auszuladen haben.

   In diesen Fällen kann das Ein- und Ausladen der Güterstücke oder Kälber auch an dem Personenmolo geschehen. Diese ausgeladenen Güterstücke oder Kälber haben durch Bedienstete der k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection unter Aufsicht von Finanzorganen entweder über den Trajectsteg oder mittelst Boot vom Personenmolo in das Zollgüter-Magazin überführt zu werden.

c) Längs des Trajectsteges haben sich die zum Ein- und Austrajectiren bestimmten Trajectkähne zu vertäuen.

d) Die Anlegeplätze des Reservemolos und des Hafensteges sind ausschliesslich zum Anlegen der ausser Dienst stehenden Fahrzeuge der k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection bestimmt. Andere Fahrzeuge dürfen in der Regel nicht an diesen Plätzen vertäut werden. Beladene Fahrzeuge dürfen daher unter keiner Bedingung an diesen Plätzen anlegen, und ist das Ein- und Ausladen von Gütern jeder Art an denselben strengstens untersagt.

   An anderen Orten des Hafenbereiches darf ein Schiffsführer ohne besondere Erlaubniss zur Löschung seiner Ladung nur dann anlegen, wenn Naturereignisse oder Beschädigungen des Schiffes die Fortsetzung der Fahrt unmöglich machen.

   Der Schiffsführer ist verpflichtet, in solchen Fällen dem k. k. Hafencommissär ehethunlichste Anzeige zu erstatten und muss sich bis zum Eintreffen der ihm ertheilten Verhaltungs-Massregeln jeder für die Sicherheit des Schiffes und der Ladung nicht dringlich nöthigen Handlung enthalten. Bezüglich der Anzeige an das k. k. Hauptzollamt wird auf die einschlägige Bestimmung des Abschnittes V verwiesen.

Aus- und Einladen der Schiffe.

§ 15.

Dampf-, Schlepp- und Segelschiffe kommen nach der Reihenfolge ihrer Ankunft zum Ausladen. Bei öffentlich bekanntgemachten Cursfahrten der Dampfschiffe wird denselben der Vorrang eingeräumt, und beim Zusammentreffen mehrerer solcher Dampfschiffe entscheidet die fahrplanmässige Abfahrtszeit.

Jeder Schiffsführer ist befugt, das Ein- und Ausladen durch seine eigene Mannschaft oder durch andere hiezu aufgenommene Leute besorgen zu lassen.

Die Benützung der Hafenkrahne darf nur unter Aufsicht des Hafenpersonales stattfinden und ist beim Hafenmeister anzumelden. Den Schiffs- und Waarenführern ist die Benützung der Krahne freigestellt mit der Massgabe, dass der Aus- und Einladung der für den regelmässigen Güterverkehr bestimmten Fahrzeuge gegenüber den Privatfahrzeugen der Vorrang gebührt.

In den übrigen Fällen entscheidet die Reihenfolge der Anmeldung.

Eine Gebühr für die Benützung der Krahne wird nicht erhoben, dagegen sind die zum Treiben derselben, sowie die zum Aus- und Einladen erforderlichen Arbeiter von dem die Krahne benützenden Schiffsführer oder Frächter beizustellen.

Die Maximal-Tragfähigkeit ist auf den Krahnen angeschrieben und darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Für Beschädigungen, welche beim Ein- und Ausladen mittelst der Hafenkrahne sowohl an den Gütern wie auch an den Schiffen oder Wagen vorkommen sollten, übernimmt die Hafenverwaltung keinerlei Haftung.

Dem Einladen von Gütern hat jedesmal das Ausladen und dem Einsteigen der Reisenden das Aussteigen derselben voranzugehen. Bevor nicht die Verbindung zwischen Ufer und Schiff fest und in einer die volle Sicherheit gewährenden Weise hergestellt ist, darf der Uebertritt der Reisenden nicht stattfinden.

Bei der Aus- und Einladung, sowie beim Transporte von gefährlichen Stoffen haben die Schiffsführer die hiefür erlassenen besonderen Bestimmungen auf das Strengste einzuhalten.

Verhalten der Schiffe während des Aufenthaltes im Hafenbereiche.

§ 16.

Die Führer der an den Anlegeplätzen vertäut liegenden Schiffe haben dafür zu sorgen, dass die ein- und auslaufenden Schiffe durch sie nicht unnöthiger Weise behindert werden. Die Vertäuung der Schiffe hat stets den herrschenden Witterungsverhältnissen entsprechend vorgenommen zu werden. Der angewiesene Anlegeplatz darf ohne vorher eingeholter Bewilligung nicht mit einem anderen vertauscht werden. Während des Ein- und Auslaufens von Dampfschiffen ist das Verholen von Fahrzeugen in den für den Schiffsverkehr bestimmten Hafentheilen verboten. Das Ankern im Hafenbereiche, insbesondere vor der Hafeneinfahrt ist ohne vorher eingeholter Erlaubniss nur im Falle der Noth gestattet.

Wenn Schiffe sich nach eingetretener Dunkelheit im Hafen verholen oder mittelst Maschinenkraft ihren Anlegeplatz wechseln, haben sie die für die Fahrt bei Nacht vorgeschriebenen Positionslichter zu führen. Die längs des Gütermolos und am Personenmolo vertäut liegenden Schiffe haben nach eingetretener Dunkelheit die ganze Nacht hindurch einlaufenden Dampfschiffen und Trajectzügen an den der Hafeneinfahrt zugekehrten Schiffstheilen (Heck und Radkasten oder Bug und Radkasten) helle weisse Lichter zu zeigen. Alle Fahrzeuge, welche an nicht beleuchteten Anlegeplätzen vertäut liegen und eine Landungstreppe ausgesetzt haben, müssen die Nacht über den Schiffseingang mit einem weissen Lichte beleuchten. — Auf jedem im Hafen vertäuten oder im Hafenbereiche verankerten Fahrzeuge soll eine Schiffswache aufgestellt sein, welche für die Sicherheit des Schiffes zu sorgen hat.

Das Unterhalten von offenen Feuern, sowie das unvorsichtige Hantiren mit Feuer und Licht ist auf den im Hafenbereiche vertäuten Schiffen auf das Strengste verboten.

Schiffsunfälle und aussergewöhnliche Vorkommnisse im Hafenbereiche.

§ 17.

Die Führer der im Hafenbereiche von Bregenz befindlichen Schiffe sind verpflichtet, von Unfällen oder Beschädigungen, welche den Schiffen, deren Ladung oder den auf den Schiffen befindlichen Personen während des Aufenthaltes im Hafenbereiche zustossen, dem k. k. Hafencommissär sofort Meldung zu erstatten.

In analoger Weise sind dem k. k. Hafencommissär auf den Schiffen ausgebrochene Streithändel, Raufereien u. s. w. zu melden, wenn selbe derartigen Umfang annehmen, dass ein Einschreiten nothwendig erscheint.

IV. Uebertretungen, Strafen und Strafverfahren.

Art der Strafen.

§ 18.

Die Nichtbefolgung der in gegenwärtiger Hafenordnung gegebenen Vorschriften und die Uebertretung der darin ausgesprochenen Verbote wird ausser dem von dem Schuldtragenden zu leistenden vollen Schadenersatze mit einer nach der grösseren oder geringeren Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit des Vergehens zu bemessenden Geldstrafe oder, wenn diese uneinbringlich wäre oder sich nach den obwaltenden Umständen als nicht angemessen zeigen sollte, mit verhältnissmässigem Arreste geahndet.

Strafausmass.

§ 19.

Die Geldstrafen sind mit Rücksicht auf Grösse, Absichtlichkeit und Gefährlichkeit der Uebertretung, sowie nach der Grösse des Fahrzeuges mit 1 bis 20 fl., bei Dampfschiffen mit 10 bis 100 fl. ö. W. zu bemessen.

Wenn statt der Geldstrafe Arreststrafe verhängt wird, so ist dieselbe für je fünf Gulden mit Arrest von Einem Tage zu bemessen; die geringste Arreststrafe hat Einen Tag zu betragen.

Im zweiten Betretungsfalle desselben Vergehens ist die Strafe, welche im ersten Falle verhängt wurde, innerhalb des Maximums von 20, rücksichtlich 100 fl. zu verdoppeln. — Fernere Uebertretungsfälle werden innerhalb des vorerwähnten Maximums mit schärferer Strafe geahndet.

Verwendung der Strafgelder.

§ 20.

Die auf Grund dieser Hafenordnung eingehenden Geldstrafen haben in den Local-Armenfond von Bregenz zu fliessen.

Einleitung von Untersuchungen.

§ 21.

Kein Schiffsführer soll in Folge einer gegen ihn oder gegen seine Mannschaft eingeleiteten Untersuchung, sofern es sich nur um eine polizeilich strafbare Uebertretung handelt, an der Fortsetzung seiner Reise gehindert werden. — Die Untersuchung in vorkommenden Uebertretungsfällen ist möglichst kurz und summarisch zu führen. Bei diesem Verfahren findet die Anheischung von Stempeln oder Taxen nicht statt. Die Betheiligten haben keine anderen Kosten zu tragen, als solche, die durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Zustellung, Porto und dergleichen vrranlasst werden.

Freisprechung.

§ 22.

Der Schiffer wird von Schuld und Strafe freigelassen, wenn derselbe nachweist, dass ausserordentliche Naturereignisse oder ein anderer unvorhergesehener und unüberwindlicher Zufall die Erfüllung der durch die Hafenordnung auferlegten Verpflichtungen unmöglich gemacht hat.

Ausübung des Strafbefugnisses.

§ 23.

Die Bestrafung der im Hafenbereiche vorkommenden Uebertretungen und Nichtbefolgungen der in der Hafenordnung festgesetzten Bestimmungen steht dem k. k. Hafencommissär zu.

Entscheidungsrecht bei Streitigkeiten.

§ 24.

Der k. k. Hafencommissär erkennt auch über Streitigkeiten wegen Zahlung der für Benützung der Hafenanstalten zu entrichtenden Gebühren, wegen Beleg und Zahlung von Lootsen, Bergelohn und anderen Hilfsvergütungen, über Streitigkeiten wegen Beschädigungen der Hafenbauten und über Excesse, welche die zur Bemannung der Fahrzeuge gehörenden Personen gegen die in Ausübung ihres Amtes begriffenen Hafen-Aufsichtsorgane begehen, sofern solche Excesse nicht zur Competenz der allgemeinen Strafbehörde gehören.

Recurse.

§ 25.

Recurse gegen Straferkenntnisse des k. k. Hafencommissärs sind an die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz zu richten. Bestätigt oder mildert die letztere das Erkenntniss des k. k. Hafencommissärs, so ist eine weitere Berufung unzulässig.

V. Zoll- und gefällsämtlicher Dienst.

Zoll- und gefällsämtliche Ueberwachung des Hafenbereiches.

§ 26.

Der Hafenbereich und alle zugehörigen Räumlichkeiten, die Werkstätten, Magazine und das Dock der Schiffahrts-Inspection der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Bregenz sind der gefällsämtlichen Controle unterworfen.

Es finden daher auf dieselben die Bestimmungen der Zoll- und Staatsmonopol-Ordnung vom 11. Juli 1835 über Durchsuchung volle Anwendung. — Die Aufsicht über den Waarenverkehr in dem Hafen, die zollämtliche Revision der Reisenden und des Reisegepäckes, sowie die gefällsämtliche Ueberwachung der Schiffe und der Schiffsbediensteten obliegt dem k. k. Hauptzollamte, die äussere Ueberwachung des Hafenbereiches der k. k. Finanzwache.

Hinsichtlich der Befugnisse der Zollbeamten, dann der Beamten und Angestellten der k. k. Finanzwache in Bezug auf die Ueberwachung der in den Hafen ein- und auslaufenden und in demselben befindlichen Fahrzeuge sind die diesfälligen Bestimmungen der Zoll- und Staatsmonopol-Ordnung vom 11. Juli 1835 massgebend.

Zollämtliche Abfertigung der mit Schiffen ankommenden Güter.

§ 27.

Die zollämtliche Abfertigung der Schiffsladungen findet nur während der Zeit von Sonnenaufgang bis zum Sonnenuntergange statt; es darf daher eine Aus- oder Einladung von Gütern aller Art in der Regel nur während dieser Zeit vorgenommen werden. Von letzterer Bestimmung sind ausgenommen:

a) Waaren, welche mit Cursdampfern ankommen, deren Aus- und Einladung mit Rücksicht auf die fahrplanmässigen Ankunftszeiten der Cursdampfer ausser den zollämtlichen Manipulationsstunden geschehen muss, dann Waaren, welche mit der Post versendet werden.

b) Waggonladungen, welche mit Trajectzügen in Bregenz einlaufen oder von Bregenz abzugehen haben.

c) Ueber den Bodensee in Bregenz ankommende Reisende, welche keine für den Handel bestimmten Gegenstände und nur ihr Reisegepäck mit sich führen, sind bei Tag und bei Nacht stets ohne Verzug abzufertigen.

Declarirung der Güter.

§ 28.

Nachdem die eingelaufenen Schiffe auf den angewiesenen Plätzen vertäut sind, haben sich die Schiffsführer sofort beim k. k. Hauptzollamte zu melden und zollordnungsmässig zu declariren, ob und mit welcher Fracht das Schiff geladen sei.

Den Führern der Cursdampfschiffe und Trajectfahrzeuge wird in Bezug auf die Declarirung der auszuladenden Waaren die Begünstigung gewährt, dass dieselben statt der persönlichen Meldung eine Ladeliste (Schiffsmanifest), welche die gesammte zur Ausladung bestimmte Anzahl Güter nach Stückzahl, Nummer, Inhalt und Gewicht zu enthalten hat, dem am Hafen dienstthuenden Organe des k. k. Hauptzollamtes übergeben.

Zollämtliche Revision der mit Schiffen von ausländischen Stationen ankommenden Reisenden und deren Reisegepäckes.

§ 29.

Vor der Ankunft der Personenschiffe in Bregenz hat auf denselben in geeigneter Weise den Reisenden bekannt gegeben zu werden, dass in Bregenz Zollrevision stattfindet.

Die Reisenden haben sich daher vom Schiffe direct in die Revisionshalle zu begeben, ihr Gepäck mitzunehmen und sich der Zollrevision unterziehen zu lassen.

Das direct aufgegebene Gepäck ist von den Hafenmatrosen und den Schiffsbediensteten sofort nach Ankunft der Schiffe in die Revisionshalle zu bringen, und hat der Besitzer dieses Gepäckes dasselbe zu öffnen und der Zollrevision persönlich beizuwohnen. Nach beendeter Zollrevision haben die Reisenden die Revisionshalle durch die hiezu bestimmte Thür zu verlassen und ist das direct aufgegebene Reisegepäck durch die Schiffs- oder Bahnbediensteten aus der Revisionshalle zu schaffen. — Werden Gepäcksstücke aus irgend einem Grunde von der Zollbehörde in der Revisionshalle zurückbehalten, so ist hievon dem Güterexpedite im kurzen Wege Mittheilung zu machen.

Während der Zollrevision ist der Ausgang vom Personenmolo gegen die Stadtseite zu nur durch die Revisionshalle gestattet und sind alle anderen Ausgänge abgeschlossen.

Diese Ausgänge werden erst dann wieder geöffnet, wenn sämmtliche mit dem betreffenden Schiffe angekommenen Reisenden sich bereits in der Revisionshalle befinden und auch ihr Gepäck dorthin gebracht worden ist.

Das Schliessen und Oeffnen der Ausgänge wird von Organen der k. k. Finanzwache besorgt. Das Gitterthor, welches vom Personenmolo zum Kohlendepot führt, hat in der Regel geschlossen zu sein und wird nur im Bedarfsfalle den Bediensteten der k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection geöffnet.

Zollämtliche Behandlung des mit Dampfschiffen nach inländischen Stationen abgehenden oder von ausländischen Stationen ankommenden Reisegepäckes.

§ 30.

Das nach inländischen Stationen mit Dampfschiff abgehende Reisegepäck wird auf Verlangen der Reisenden vor Eintritt in das Schiff von Finanzwachorganen mittelst einer aufzuklebenden Papiervignette unter zollämtlichen Verschluss gelegt.

Alle auf diese Weise zollämtlich geschlossenen Gepäcksstücke müssen auf dem Dampfschiffe den Reisenden sofort abgenommen und von den Schiffsbediensteten an einem abgesonderten Orte verwahrt werden. Die so behandelten Reisegepäcksstücke dürfen den Reisenden unter persönlicher Verantwortung des Capitäns und des Schiffscassiers erst bei Ankunft in der Bestimmungsstation ausgefolgt werden.

Beim Verlassen des Schiffes ist solches Gepäck sofort in die Revisionshalle zu bringen und daselbst dem dienstthuenden Functionär vorzuweisen, welcher sich zu überzeugen hat, ob der zollämtliche Verschluss in Ordnung ist. Ist dies der Fall, so entfällt die zollämtliche Revision des betreffenden Gepäcksstückes, der Functionär nimmt den Verschluss ab und gibt das Gepäcksstück frei.

Ist jedoch der zollämtliche Verschluss an einem Gepäcksstücke beschädigt oder abgerissen, so hat die zollämtliche Revision des letzteren durchgeführt zu werden.

Bestimmungen für das Verhalten der Gepäcksträger und Hoteldiener.

§ 31.

Die ankommenden Dampfschiffe dürfen zum Zwecke des Wegtragens von Reisegepäck von Niemanden als den im § 29 genannten Personen betreten werden.

Die abgehenden Dampfschiffe dürfen von Gepäcksträgern, Dienstmännern u. s. w. betreten werden, um Reisegepäck u. dgl. nach demselben zu verbringen.

Die Gasthofportiere haben sich bei ankommenden Dampfschiffen an den ihnen vom Hafenmeister angewiesenen Plätzen aufzustellen und dort die Reisenden zu erwarten.

B.

Besondere Bestimmungen für die öffentlichen Anlandestellen von Hard, Fussach und Lochau.

I. Für die öffentliche Anlandestelle in Hard.

Hafenbereich.

§ 32.

Als Hafenbereich von Hard im Sinne dieser Bestimmungen sind anzusehen:

1. Der alte Segelschiffmolo, der neue Dampfermolo und der Anlandesteg der Dampfsäge, sammt den von den-

selben eingeschlossenen und den an denselben angrenzenden Seetheilen, der Winterhafen, sowie das Ufer bis zur Mündung des Lauteracher Baches.

2. Die auf den genannten Molen und dem angrenzenden Seeufer befindlichen Anlege- und Lagerplätze.
3. Der Seeraum vor den beiden Molen, soweit derselbe für den freien Verkehr der ein- und auslaufenden Schiffe erforderlich ist.

Handhabung der Hafenordnung.

§ 33.

Die Handhabung der Hafenordnung im Bereiche der Anlandestelle von Hard steht dem k. k. Hafencommissär von Bregenz zu. — Mit der Durchführung und Ueberwachung des äusseren Dienstes ist ein Organ der k. k. Finanzwache betraut und hat dasselbe dementsprechend als Hafenmeister von Hard zu fungiren. In dieser Eigenschaft erhält dasselbe alle auf den Hafendienst Bezug habenden Weisungen vom k. k. Hafencommissär im Wege seines vorgesetzten Abtheilungsleiters und erstattet auch in derselben Weise die den Hafendienst betreffenden Meldungen an den k. k. Hafencommissär. Das für den Dampfschiffsverkehr erforderliche Anbindepersonal wird von der Gemeindevorstehung Hard beigestellt, und untersteht dasselbe in allen den Hafendienst betreffenden Angelegenheiten dem als k. k. Hafenmeister fungirenden k. k. Finanzwachorgane.

Instandhaltung der Hafenanlagen.

§ 34.

Der k. k. Hafencommissär überwacht die richtige Instandhaltung der Hafenanlagen und deren Einrichtungen. Wahrgenommene Mängel an denselben sind der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz zu melden.

Beleuchtung und Signaldienst.

§ 35.

Dampfschiffen, welche nach Eintritt der Dunkelheit in Hard einlaufen, ist am Kopfe des Dampfermolos ein helles weisses Licht zu zeigen. Nach Eintritt der Dunkelheit hat während des Dampferverkehres der Dampfermolo entsprechend beleuchtet zu sein.

Bei Nebelwetter ist den ankommenden Dampfschiffen das in der Signalordnung für die Bodensee-Schifffahrt vorgeschriebene Nebelsignal mit der Nebelglocke, bezw. dem Nebelhorne, zu geben.

Die Beleuchtung des Dampfermolos und die Abgabe der Nebelsignale besorgt das von der Gemeindevorstehung Hard beigestellte Anbindepersonal.

Freihalten der Molen und Anlegeplätze u. s. w.

§ 36.

Der auf den Molen sich abwickelnde Verkehr von Personen und Gütern darf in keiner Weise behindert werden, und ist das Zudrängen von Zuschauern beim Ein- und Aussteigen der Reisenden in, bezw. aus den Dampfschiffen nicht gestattet. Das Betreten des Dampfermolos wird zwar gestattet, die denselben betretenden Personen haben jedoch vor der Ankunft eines jeden Personen-Dampfschiffes diesen Molo zu verlassen. Diejenigen Personen, welche auf dem Molo verbleiben, werden sowie alle, welche zollpflichtige Gegenstände bei sich haben, zollämtlich als mit dem Dampfschiffe angekommene Passagiere angesehen, haben sich der zollämtlichen Revision zu unterziehen und die Folgen dieser Revision unweigerlich zu tragen.

Güter jeder Art auf den Lagerplätzen und Anlegestellen der Schiffe ohne Erlaubniss des Hafenmeisters zu lagern, ist strengstens untersagt. Die auf diesen Plätzen lagernden Güter werden zwar der allgemeinen Hafenaufsicht unterstellt, die Hafenbehörde übernimmt aber keinerlei Verantwortung für dieselben.

Das Unterhalten von offenen Feuern im Bereiche der Anlandestelle Hard ist verboten.

Das Schiessen mit Schusswaffen ist im ganzen Hafenbereiche gleichfalls untersagt.

Betrunkene oder Unbehilfliche ohne entsprechende Begleitung sind aus dem Hafenbereiche zu verweisen.

Anlegeplätze der Schiffe.

§ 37.

Den in dem Hafenbereiche von Hard verkehrenden Schiffen sind nachstehende Anlegeplätze angewiesen:

1. den Dampfschiffen der Dampfermolo;
2. den Segelschiffen und grossen Ruderbooten der Segelschiffmolo;
3. den zum Holztransporte bestimmten Güterschleppbooten oder Segelschiffen, eventuell auch der Anlandesteg bei der Dampfsäge.

Der Dampfermolo ist ausschliesslich für die Abwicklung des Personenverkehres bestimmt, und dürfen daher auf demselben nur Reisende und deren Reisegepäck ein- oder ausgeschifft werden. Die in Hard anlangenden Cursdampfer dürfen dementsprechend daselbst keine Frachtgüter ausladen.

Für das Ein- und Ausladen von unbedingt zollfreien Gütern ist der Segelschiffmolo bestimmt.

Zollämtliche Revision der mit Schiffen von ausländischen Stationen ankommenden Reisenden und deren Reisegepäckes.

§ 38.

Hinsichtlich der Zeit der Zollabfertigung der über den Bodensee in Hard ankommenden Reisenden gilt die Anordnung des § 27 c).

Vor Ankunft der Personenschiffe in Hard hat auf denselben in geeigneter Weise den Reisenden bekannt gegeben zu werden, dass in Hard Zollrevision stattfindet. Die Reisenden haben sich daher vom Schiffe direct in

das Zollrevisionslocale zu begeben, ihr Gepäck mitzunehmen, sich und das Reisegepäck der Zollrevision unterziehen zu lassen und dieser Amtshandlung persönlich beizuwohnen.

Werden Gepäcksstücke aus irgend einem Grunde von der Zollbehörde in der Revisionshalle zurück behalten, so ist hievon sobald als möglich die k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection schriftlich zu verständigen.

II. Für die öffentliche Anlandestelle in Fussach.

Hafenbereich.

§ 39.

Als Hafenbereich von Fussach im Sinne dieser Bestimmungen sind der Molo, die auf demselben befindlichen Lagerplätze und der an denselben angrenzende Seeraum, insoweit derselbe für das unbehinderte Manöver der ankommenden und abgehenden Schiffe erforderlich ist, anzusehen.

Handhabung der Hafenordnung.

§ 40.

Die Handhabung der Hafenordnung im Bereiche der Anlandestelle Fussach steht dem k. k. Hafencommissär von Bregenz zu. Mit der Durchführung und Ueberwachung des äusseren Dienstes ist ein Organ der k. k. Finanzwache betraut, welches daher als Hafenmeister von Fussach zu fungiren hat.

Dasselbe erhält im Wege seines Abtheilungsleiters vom k. k. Hafencommissär die auf den Hafendienst bezughabenden Weisungen und erstattet im gleichen Wege die den Hafendienst betreffenden Meldungen an den k. k. Hafencommissär.

Instandhaltung der Hafenanlagen.

§ 41.

Der k. k. Hafencommissär überwacht die richtige Instandhaltung des Molos und der Anlandevorrichtungen und berichtet über wahrgenommene Mängel an die k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz.

Zoll- und gefällsämtlicher Dienst.

§ 42.

An der Anlandestelle Fussach wird der Verkehr der Schiffe mit dem Lande in nachstehender Weise festgestellt:

a) Der Verkehr ist nur zur gesetzlichen Tageszeit, das ist von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, gestattet.
b) Nur solche Personen, welche keinerlei zollpflichtige Gegenstände mit sich führen, dürfen landen; Reisegepäck darf unter keinen Umständen von Schiffen ans Land gebracht werden.
c) Von Gütern dürfen nur unbedingt zollfreie ein- und ausgeladen werden.

III. Für die öffentliche Anlandestelle in Lochau.

Hafenbereich.

§ 43.

Als Hafenbereich von Lochau im Sinne dieser Bestimmungen ist anzusehen:

1. Der alte Hafen.
2. Der Bootssteg beim Gasthaus zum Anker.
3. Das Ufer vom alten Hafen bis zum sogenannten Kohlplatz und die an demselben gelegenen Anlandestellen und Lagerplätze.

Ohne vorher eingeholte gefällsämtliche Bewilligung ist Fahrzeugen jeder Art ausserhalb dieses Gebietes das Anlanden oder Abfahren nicht gestattet.

Handhabung der Hafenordnung.

§ 44.

Die Handhabung der Hafenordnung im Bereiche der Anlandestelle Lochau obliegt dem k. k. Hafencommissär von Bregenz. Die Aufsicht und Ueberwachung des Schiffsverkehres ist dem dienstthuenden Organe der k. k. Finanzwache übertragen.

Zoll- und gefällsämtlicher Dienst.

§ 45.

An der Anlandestelle Lochau werden für den Verkehr der Schiffe mit dem Lande nachstehende Bestimmungen festgesetzt:

a) Der Verkehr ist nur zur gesetzlichen Tageszeit, das ist von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, gestattet.
b) Nur solche Personen, welche keinerlei zollpflichtige Gegenstände mit sich führen, dürfen landen; Reisegepäck darf unter keinen Umständen aus Schiffen ans Land gebracht werden.
c) Von Gütern dürfen nur unbedingt zollfreie von den Schiffen aus-, bezw. in die Schiffe eingeladen werden.
   Vor dem Ausladen sind diese Güter bei dem k. k. Nebenzollamte Unterhochsteg vorschriftsmässig anzumelden.

IV. Gemeinsame Bestimmungen für die drei Anlandestellen.

§ 46.

Im Uebrigen haben bezüglich der Erhaltung des freien Fahrwassers in den Hafenbereichen von Hard, Fussach und Lochau betreffs der Massnahmen bei constatirten Beschädigungen oder Verunreinigungen der Hafen-

anlagen, für das Verhalten in aussergewöhnlichen Fällen, bezüglich des Schiffsverkehres, der Strafen und des Strafverfahrens, sowie bezüglich des zoll- und gefällsämtlichen Dienstes die Bestimmungen der Hafenordnung für den k. k. Bodensee-Hafen von Bregenz sinngemäss zur Anwendung zu kommen.

C.

Schlussbestimmungen.

§ 47.

Die Bestimmungen dieser Verordnung treten mit 1. October 1894 in Wirksamkeit.

Mit demselben Zeitpunkte tritt die mit Ministerial-Verordnung vom 6. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 49, erlassene Hafenordnung für den k. k. Bodensee-Hafen von Bregenz, sowie die in Ergänzung und Abänderung dieser Hafenordnung ergangene Ministerial-Verordnung vom 8. October 1891, R.-G.-Bl. Nr. 153, ausser Kraft.

Wurmbrand m. p. **Bacquehem** m. p. **Plener** m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Den Gemeindeangehörigen fehlt die Legitimation zur Beschwerdeführung vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe, wenn die angefochtene Entscheidung über Einschreiten der Gemeinde erflossen ist.

Der Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde der Eheleute Emil und Betti Nemeček, sowie Franz und Antonie Nowotny in Lhotka gegen die Entscheidung des Handelsministeriums ddo. 28. April 1894, Z. 13.970, betreffend Herstellung einer durch Eisenbahnbau gestörten Zufahrt nach den §§ 2, 14, 18, 20 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil dieselbe der sämmtlichen gesetzlichen Erfordernisse ermangelt, und überdies die in der Beschwerde berufene Entscheidung des Handelsministeriums laut Angabe der Beschwerde nicht über ein Einschreiten der Beschwerdeführer, sondern über eine Eingabe der Gemeinde Lhotka ergangen ist, demnach auch die Legitimation der Beschwerdeführer nicht dargethan erscheint.

(Entscheidung vom 11. Juni 1894, Nr. 2250; cf. H.-M.-Z. 33.155 ex 1894.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Verlängerung der projectirten Localbahn von Kolomea nach Szeparowce nach Delatyn. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 7. Juni die k. k. Statthalterei in Lemberg angewiesen, bezüglich des von dem Verwaltungsrathe der Kolomeaer Localbahnen vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Szeparowce über Dobrotów und Lancyn nach Delatyn zum Anschlusse an die im Baue befindliche k. k. Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten.

Projectirte Localbahn von der Station Nakři-Netolitz zur Stadt Netolitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 16. Juni die k. k. Statthalterei in Prag angewiesen, bezüglich des im Wege der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegten Detailprojectes, betreffend die Localbahn von der Station Nakři-Netolitz der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Eger zur Stadt Netolitz, im Sinne der bestehenden Verordnungen die politische Begehung durchzuführen.

Projectirte Localbahn Sudoměřitz-Jungwoschitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Mit Rücksicht auf das günstige Ergebniss der am 28. März durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich des von dem Bezirksausschusse in Jungwoschitz vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Sudoměřitz der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Jungwoschitz wurde die Trassenführung der gedachten Projectslinie auf Grundlage des der commissionellen Amtshandlung vorgelegenen Projectes, sowie der Commissionsanträge. genehmigt. [4. Juni, Z. 24.083.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Murthalbahn: Vorschrift über die Anordnung der Uebergangscurven.) Die Vorschrift über die Anordnung der Uebergangscurven zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Geleisestrecken für die Murthalbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [16. Juni, Z. 32.656.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Projectslinie Halicz—Ostrów [Tarnopol]: Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Stationscommission für die Projectslinie Halicz—Ostrów (Tarnopol) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für den 5. Juli anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 11.675.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: (Wasserstation in Welchau-Wickwitz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn für die Errichtung einer Wasserstation in der Station Welchau-Wickwitz für den 5. Juli anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Oscar Ritter von Zaborsky betraut. [G.-I.-Z. 11.674.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bediensteten-Wohnhaus in Mähr.-Ostrau: Am Bahnhof in Mähr.-Ostrau wird ein zweites Doppelwohnhaus für Bedienstete ausgeführt. [4. Juni, Z. 29.189.]

— (Geleiseverlängerung nächst Wagram.) Das die Kunstdüngerfabrik der Firma Johann Heilinger & Co. nächst Wagram mit der Station Wagram verbindende Schleppgeleise wurde verlängert. [17. Mai, Z. 26.184.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Petroleummagazin.) In der Station Laa wurde ein Petroleummagazin hergestellt. [14. Juni, Z. 31.720.]

— (Linie Wien—Brünn: Bauliche Veränderung am Bahnhofe in Brünn.) Für den Umbau, die Erweiterung und Vergrösserung des Bahnhofes in Brünn wurden die modificirten Projectspläne genehmigt. [13. Juni, Z. 15.840.]

— (Detailpläne.) Die Detailpläne für die Schiebebühnenanlagen in den Kohlenhöfen des erweiterten Bahnhofes in Brünn wurden genehmigt. [22. Mai, Z. 27.258.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Auflassung eines Durchlasses bei Mähr.-Ostrau.) Auf Grund des Ergebnisses der am 18. Mai durchgeführten commissionellen Verhandlung wurde die Auflassung des an der projectirten Bezirksstrasse von Přivoz nach Ellgoth im Territorium der Gemeinde Mähr.-Ostrau gelegenen Durchlasses in km 0·6 und 0·7 der Ostrau-Friedlander und der Montanbahn bewilligt. [6. Juni, Z. 30.081.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Vertheilung der Schwellen und Schienenbefestigungsmittel.) Der Normalplan, betreffend die Vertheilung der Schwellen und Schienenbefestigungsmittel, wurde genehmigt. [3. Juni, Z. 29.523.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines Nachtrages I für den directen Personenverkehr.

Mit 15. Juli 1894 tritt ein Nachtrag I zu dem vom 1. April 1893 giltigen Tarif sammt Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn über die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. über Bodenbach—Dux andererseits in Kraft, mit welchem neue directe Fahrkarten zwischen den Stationen Aussig, Teplitz, Mariaschein, Triebschitz, Komotau, Komotau-Oberdorf, Bodenbach und Steinschönau einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits eingeführt werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 Kreuzern zu erhalten.

Wien, am 27. Juni 1894. [524]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Siepielnica.

Die k. k. General-Direction beehrt sich mitzutheilen, dass am 15. Juli 1894 die zwischen den Stationen Biecz und Skołyszyn der Linie Zwardón—Husiatyn gelegene Haltestelle Siepielnica für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung gelangen wird.

Die Entfernung dieser Haltestelle beträgt von der Station Biecz 3·6967 km und von der Station Skołyszyn 3·8935 km.

Als Verrechnungsstelle wird die Station Biecz fungiren und erfolgt die Ausgabe der Fahrkarten in der Haltestelle selbst.

Wien, am 28. Juni 1894. [525]

Niederländisch-, bezw. Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nichteinhebung des 10percentigen Frachtzuschlages für in gedeckt gebauten Wagen zur Beförderung gelangende Güter.

Der im Tarif-Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits im § 38 unter Ziffer 2 vorgesehene 10percentige Frachtzuschlag für die auf Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter wird bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1894, hinsichtlich des directen Verkehres zwischen den niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dortrecht, Hock von Holland, Middelburg, Rotterdam, Vlissingen, bezw. den belgischen Hafenstationen Antwerpen, Brüssel, Gent, Löwen, Ostende und Terneuzen einerseits und österreichisch-ungarischen Stationen andererseits nicht eingehoben.

Die in der citirten Bestimmung vorgesehene Deckenmiethe wird dagegen auch im Bereiche des Niederländisch- und Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes berechnet.

Wien, am 27. Juni 1894. [526]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Ausgabe der Nachträge II zum Tarif, Theil II, Heft 3 und 4.

Mit 15. August 1894 treten zu den Tarifen für den obgenannten Verband die Nachträge II zum Tarif, Theil II, Heft 3 und 4, in Wirksamkeit.

Der Nachtrag II zum Tarif, Theil II, Heft 3, enthält nebst Berichtigungen von Frachtsätzen und kilometrischen Entfernungen, sowie Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen, der besonderen Bestimmungen, der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen und des Verzeichnisses der Ausnahmetarife, dann von Stationsnamen und Cursdifferenzen, noch die Aufnahme der Stationen Budapest d. v., Budapest-Ferenczváros und Lonyabánya in die allgemeinen Tarife für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsclassen und Specialtarife und von Budapest d. v. und Budapest-Ferenczváros in die Ausnahmetarife, die Einführung ermässigter, bis Ende December 1894 giltiger Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17 A (Eichen- und Fichtenholz-Extract) im Verkehre mit Mitrovicz-Szávapart, die Einführung neuer Ausnahmetarife, und zwar: Nr. 23 für Bäume, Sträucher und Blumen (lebende) in jeder Menge als Eilgut, dann Nr. 24 für Mahlproducte und Mehl (letzterer nur bis Ende December 1894 im Rückvergütungswege giltig) und endlich die Durchführung der bereits im Publicationswege veranlassten und mit 1. August 1894 in Kraft tretenden Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife 4 A (Getreide und Hülsenfrüchte), 19 A (Kleie) und 20 B (Chilesalpeter zum Düngen).

Der Nachtrag II zum Tarif, Theil II, Heft 4, enthält ebenfalls Berichtigungen von Frachtsätzen, Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen, der besonderen Bestimmungen, der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen, des alphabetischen Waarenverzeichnisses und des Kilometerzeigers, dann die Einbeziehung der Stationen Ó-Buda-Filatorigát, Budapest d. v. und Budapest-Ferenczváros in die Ausnahmetarife 1—17, die Aufnahme des Artikels „Walrath“ in den Ausnahmetarif 3, die Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 15 und endlich die Einführung neuer Frachtsätze für rohe Baumwolle.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 28. Juni 1894. [527]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Südwestösterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-verband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 gelangt ein Nachtrag I zu dem vom 1. Juli 1893 giltigen Tarif-Theil II, Heft 1, für Getreide, Mahlproducte etc. zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der speciellen Bestimmungen.
2. Aenderung der Lieferzeit-Zuschlagsfristen.
3. Ergänzung, bezw. Aenderung von Frachtsätzen in den Stationstarifen.
4. Aufnahme neuer Stationen in die Stationstarife.
5. Aenderung von Frachtsätzen in den Schnitt-Tarifen.
6. Aufnahme neuer Stationen in die Schnitt-Tarife.
7. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.
8. Aenderung von Stationsnamen.
9. Berichtigungen.
10. Ergänzung und Aenderung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 25 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 20. Juni 1894. [528]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Eisenbahn - Direction Berlin. (Tarifirung von „Walkerde“ nach dem Rohstofftarif.) Insoweit im Binnenverkehr der Deutschen Eisenbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Bahnen der Ausnahmetarif für bestimmte geringwerthige Massenartikel (Rohstofftarif) auch für Erde, gewöhnliche, in Geltung ist, wird in diesen Verkehren der Artikel „Walkerde, lose oder in Säcken verpackt“, vom 20. Juni 1894 ab allgemein zu den Frachtsätzen und Bedingungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes abgefertigt. Der fragliche Artikel wird unter die Position „Erde, gewöhnliche“ u. s. w. aufgenommen. Im Binnenverkehr der Preussischen Staatsbahnen sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit den Oldenburgischen Staatsbahnen ist die Tarifmassnahme schon am 26. Mai 1894 in Kraft getreten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Beschränkung in der Abfertigung schwerwiegender Fahrzeuge in den Stationen Ruda und Kattowitz.) Auf den Stationen Ruda und Kattowitz werden schwerwiegende oder solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, bis auf Weiteres nicht abgefertigt.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. (Aufnahme der Station Wilhelmsburg in den Viehverkehr.(Am 1. Juli wurde die Station Wilhelmsburg des Directionsbezirkes Altona in den Norddeutsch-Sächsischen Vieh- etc. Verkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden die für Hamburg B. massgebenden Entfernungen und Frachtsätze zu Grunde gelegt.

K. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn.) Mit dem 1. Juli ist Heft 15 des Gütertarifes zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn mit directen Frachtsätzen des Specialtarifes III für Nördingen und des Ausnahmetarifes 8 (Giesserei-Roheisen) für Rodingen im Verkehr mit Stationen des Directionsbezirkes Breslau zur Einführung (0·15 Mk.) gelangt. Gleichzeitig sind Nachtrag II zum Heft 12 und Nachtrag II zum Heft 13 zur Einführung gekommen, welche directe Frachtsätze des Specialtarifes III für Nördingen, neue Frachtsätze für Eutritzsch und ermässigte Frachtsätze für Leipzig (Magdeburger Bahnhof) enthalten.

Directer Güterverkehr Bayern — übrige deutsche Eisenbahnen. (Lieferfristberechnung mit den Stationen Donaustauf und Stadtamhof.) Im Uebergangsverkehr mit den Stationen Donaustauf und Stadtamhof der Localbahn-Actiengesellschaft in München berechnet sich mit sofortiger Wirksamkeit abweichend von der seitherigen Bestimmung die Lieferfrist nach der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation. Für Wagenladungen wird jedoch wegen der nöthigen Umladung auf der Anschlussstation die Lieferfrist um einen Tag verlängert. Ausserdem ruht die Lieferfrist an Sonn- und Feiertagen, falls an diesen Tagen das Umladen der Wagenladungen einen Aufschub erleidet.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Nachtrag I zum Englisch-Südwestdeutschen Gütertarifheft 6.) Zum Englisch-Südwestdentschen Gütertarifheft 6 vom 1. Februar 1889 ist der Nachtrag I, giltig vom 1. Juli 1894, ausgegeben worden. Derselbe enthält die Aufnahme der Station Appenweier und Kirnbach in den directen Verkehr, sowie Aenderungen im Hanpttarife.

Dentsch - Belgischer Güterverkehr. (Nachträge IX zu den Heften 1 und 2 des Theiles II.) Am 1. Juli sind die Nachträge IX zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes Theil II vom 1. Augnst 1891 in Kraft getreten. Dieselben enthalten: Frachtsätze der allgemeinen Tariftabellen und des Ausnahmetarifes 6 A und B für Holz u. s. w. für die neu aufgenommenen Stationen Bad Nauheim, Borken, Stadthagen (Directionsbezirk Hannover), Wilhelmsburg (Directionsbezirk Altona), Ziegenhain (Directionsbezirk Frankfurt a. M.) und Steinach a. d. Werrabahn ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 für Kalisalze znm Düngen u. s. w., Aufnahme der Station Steinach a. d. Werrabahn in den Ausnahmetarif 14 für Spielwaaren u. s. w., sowie ermässigte Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt und der Saaleisenbahn, Aufnahme der Station Steinach a. d. Werrabahn in den Ausnahmetarif 15 für Erde u. s. w., Aufnahme der Stationen Halsbrücke, Langenau und Schönberg i. S. der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 17 für mineralische Phosphate, Aenderung von Stationsnamen und Berichtigungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1239	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle in Fässern oder in Cisternen-(Reservoir-)Wagen, dann für Schwefelsäure-Abfallwasser in Cisternen-(Reservoir-) Wagen oder in Körben verwahrten Glasballons	a) M.-Ostrau b) Oderberg	Jedlesee transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	a) 94·8 kr. b) 97·4 kr.	a) 28·5 kr. b) 29·3 kr.	a) 66·3 kr. b) 68·1 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Petroleum-Naphta (Benzin aus Petroleum destillirt)	a) M.-Ostrau b) Oderberg	Jedlesee transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			a) 94·8 kr. b) 97·4 kr.	a) 31·4 kr. b) 32·2 kr.	a) 63·4 kr. b) 65·2 kr.			
			3. Leere, gebrauchte Petroleumfässer	Jedlesee transito	M.-Ostrau Oderberg	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, wobei mindestens 60 Stück Petroleumfässer pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben werden müssen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			kr. 64·0 65·6	kr. 28·5 29·3	kr. 35·5 36·3			
1240	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zwei tägliche Zeitungspackete im Gewichte bis zu je 20 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 und zwei tägliche Zeitungspackete im Gewichte bis zu je 20 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3	Wien Nordbahnhof	Krakau loco	Auflieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse, mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorbergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursachen der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	930 kr.	600 kr.	330 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1241	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Graz S.B.	Graz k.k.St.B.	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	5·0 kr.	2·5 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		
1242	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine des Specialtarifes 3 (Bruchsteine, nubearbeitet)	Brünn-Brünnlitz	Zwittau	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	6·7 kr.	5·0 kr.	1·7 kr.	Im Kartirungswege		
1243	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Mühlhausen	Libšic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	6·1 kr.	5·3 kr.	0·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1244	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) des Specialtarifes 1 als Frachtgut	Počatek-Serowitz	Friedland i. B.	1. Ad a) Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ad b) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 100·2		Im Kartirungswege		
					Reichenberg (S.N.D.V.B.)					89·1				
					Reichenau i. B.					80·7				
					Tannwald					87·7				
				Bubenč	Brüx (A.T.E.)					37·0				
			b) des Specialtarifes 3 als Frachtgut	Roztok						29·0				
				Selč						29·0				
1245	Böhmischen Westbahn		Coaks	Prag B.W.B.	Chrast B.W.B.	Beachtung der für den Ausnahmetarif Nr. 1 des Localgütertarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II vom 1. April 1882	kr. ö.W. 29	kr. ö.W. 22	kr. ö.W. 7	Im Kartirungswege		
					Pilsen B.W.B.				32	23	9			
1246	Böhmischen Westbahn		Kohle, mineralische, aller Art, exclusive Plattenkohle	Stankau	Prag B.W.B.	Beachtung der für den Ausnahmetarif Nr. 1 des Localgütertarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 10. Juli 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II vom 1. April 1882	36·0 kr. ö. W.	24·3 kr. ö. W.	11·7 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1247	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Grubenholz	Strascha	Hrastnigg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen u. Frachtbrief. Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze		Heller 64		Im Kartirungswege		
					Trifail					64				
					Sagor					60				
1248	Südbahn-Gesellschaft		Wagenfett und Schuhwichse	Monfalcone	Barcs	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief, wobei das Auf- u. Abladen der Partei obliegt. Nebenstehende Frachtsätze gelangen auch bei Zusammenladung beider vorgenannter Artikel zur Berechnung	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	a) 299 b) 164	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Budapest S.B. loco und transit					a) 378 b) 220				
					Csakathurn					a) 250 b) 128				
					Kanizsa					a) 275				
					Szombathely					a) 322 b) 178				
					Székesfehérvár					a) 346 b) 194				
					Sopron					a) 350				
					Sziszek					a) 247				
					Zágráb					a) 215 b) 124 (Heller incl. ungar. Steuer)				
1249	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Oele zu technischen Zwecken, und zwar wie nachstehend angeführt: Cocos-, Palm-, Palmkern-, Arachiden-, Lein-, Ricinus- und Sesam-Oel	Triest S. B.	Budapest-Kelenföld loco und transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief, unter Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband	304	242	62	Im Kartirungswege		
					Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-föv. közr., Budapest-fővámház, Budapest-Józsefváros				316	266	50			
					Budapest-Lipotváros, Budapest-nyugoti p. u.				326	276	50			
					Kőbánya-álso p. u., Kőbanya-felső p. u.				316	266	50			
					Ó Buda-filatorigát				316	260	56			
									Heller incl. ungar. Steuer					
1250	Südbahn-Gesellschaft		Erze	Frohnleiten	Littai	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	78 Heller	64 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		
1251	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Triest	Bregenz transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr zur Abfertigung gelangen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894, soferne nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif für den Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893	305	255	50	Im Kartirungswege		
					Buchs loco und transit				305	255	50			
					St. Margrethen loco u. transit				319	256	63			
				Fiume	Bregenz transit				353	303	50			
					Buchs loco und transit				353	303	50			
					St. Margrethen loco u. transit				367	304	63			
									Centimes					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1252	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mahlproducte und Mehl der Position M 4 der Waaren-Classification des österr. Tarif-Theiles I	Triest	Bregenz transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Abfertigung der Transporte auf Grund der Bestimmungen des Tarifes vom 1. Jänner 1893 für den Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893	305 Centimes	280 Centimes	25 Centimes	Im Kartirungswege		
1253	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle		Schönpriesen für die Actiengesellschaft der Schönpriesner Zuckerraffinerie (vormals Siegfried Elbogen)	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis August 1895	Directer Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	kr. ö. W.	kr. ö. W.	kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen der Schönpriesner Zuckerraffinerie als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenanfgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet
				Dux und Dux-Ladowitz		Auflieferung von 40000 Tonnen.*)			11·8	11·4	0·4			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					13·2	12·8	0·4			
				Triebschitz					13·5	13·1	0·4			
				Holtschitz-Seestadtl					13·7	13·3	0·4			
				Schwaz-Kutto-witz					11·8	11·4	0·4			
				Bilin k.k.St.B.					12·6	12·2	0·4			
				Dux und Dux-Ladowitz		Auflieferung von 60000 Tonnen.*)			11·8	11·4	0·4			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					13·2	12·4	0·8			
				Triebschitz					13·5	12·7	0·8			
				Holtschitz-Seestadtl					13·7	12·9	0·8			
				Schwaz-Kutto-witz					11·8	11·4	0·4			
				Bilin k.k.St.B.					12·6	12·2	0·4			
1254	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien	Der Bergverwaltung des Kohlen-Industrie-Vereins in Schwaz wird zur Vollendung deren Schacht-Neuanlage in Wohontsch für den Bezug von circa 60 Wagenladungen Baumaterialien (Bruchsteine, Kalk, Sand) von Aussig und Schwaz-Kuttowitz nach Wohontsch die Frachtbegünstigung des Ausnahmetarifes Nr. XV des Localgütertarifes vom 1. Februar 1894 mit der Abänderung zugestanden, dass von der Mindest-Entfernung von 40 km abgesehen wird. Das Zugeständniss gilt bis zur Vollendung der Neuanlage, längstens jedoch bis Ende December 1894.										
1255	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	Fuselöl	Die im Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893 im Ausnahmetarif Nr. 1 für Getreide auf Seite 34—42 enthaltenen Frachtsätze für Arad, Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Szeged, Szeged-Rókus, Temesvár-Gyárváros und -Józsefváros finden bei Erfüllung derselben Bedingungen und unter Berücksichtigung der im „Anhange" enthaltenen Coursdifferenzen im Kartirungswege auch für Fuselöl Anwendung.										

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere reservirten Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des II. Semesters 1894 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge:				Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich		Unternehmung, wo die Competenz-Gesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
		Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld		eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen		
20 prov. Zugspacker	K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	—	Fahrstundengelder und Dienstkleider	1 fl.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift. Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. August 1894
20 prov. Weichenwächter		—	—	Dienstkleider	80 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
30 Magazins- und 5 Stations-Aufseher-Aspiranten		—	—		1 fl.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
10 Locomotiv-Heizer		—	—	Bei voller Dienstleistung auf der Locomotive Fahrgelder ca. 15 fl. u. Prämienbezug ca. 10 fl. per Monat. Dienstkleider	90 kr. bis 1 fl.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, sowie das erlernte Schlosserhandwerk	circa 1 Jahr	Aus der Dienstinstruction für Locomotivheizer u. den Vorschriften für Signalisirung und für den Verschubdienst		
30 prov. Bahnwächter		—	—	Dienstkleider	80 kr.	Die deutsche und die böhmische oder polnische Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss des Oberbaues und Legen desselben	circa 6 Monate	Aus der Dienstinstruction für Bahnwächter und den Vorschriften für Signalisirung		
10 prov. Kanzleidiener		—	—		1 fl. bis 1 fl. 30 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift und Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit; mindest. jedoch 6 Monate			
3 Bahn-Aufseher-Aspiranten		—	—		1 fl. 50 kr.	Unterrealschule, Untergymnasium oder Unterofficiersschule einer technischen Truppe; ausserdem eine einschlägige Profession (als Maurer, Zimmermann, Tischler, Schmied oder Schlosser)	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige		
3 Diurnisten		—	—		1 fl. 50 kr.	Entsprechende Schulbildung, schöne Handschrift und nachweisbare Praxis bei Hilfsämtern (Einreichungsprotokoll, Expedit oder Registratur)		Aus den einschlägigen Dienstinstructionen		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. — Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein vom Gemeinde-Vorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug. — Für die Diurnistenstellen können nur solche Bewerber Berücksichtigung finden, deren Certificate im Sinne des Gesetzes die Clausel „geeignet für Beamte“ enthalten. Nach zurückgelegter zufriedenstellender Probepraxis werden nur jene Diurnisten, die eine vollständige Mittelschule absolvirt und die Maturitätsprüfung abgelegt haben, als **Beamte**, die anderen als Unterbeamte **(Kanzlisten)** stabilisirt.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatebahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichiechen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizion, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W., Friedrichstrasse 78. — BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C., Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 3. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — HANNOVER, Herschelstrasse 18. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dziedlitz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischeu Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditioueu zu festeu Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Traueporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest. Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen. Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Parie, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebereiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Geselischaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.
Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatshahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowiuaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinande-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowiua der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten iu Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 75. **Wien, 5. Juli 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Gmünd nach Litschau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Carl Peter, Privaten in Litschau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Gmünd der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Eger nach Litschau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. Juni 1894. Z. 29.678.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 11. Mai 1894, Z. 19.794, betreffend die Bekanntgabe jener Eisenbahnstationen, in welchen cholerakranke Reisende der Spitalspflege und Behandlung übergeben werden können.

Im Sinne des Punktes 1 der mit dem h. a. Erlasse vom 19. September 1893, Z. 48.967, hinausgegebenen „Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehres in Cholerazeiten“ wird dem geehrten Verwaltungsrathe ein Exemplar des vom k. k. Ministerium des Innern auf Grund der Berichte der politischen Landesbehörden verfassten Verzeichnisses der Eisenbahnstationen, in welchen cholerakranke Reisende der Spitalspflege und Behandlung übergeben werden können, mit dem Bemerken zur Verfügung gestellt, dass die politischen Landesbehörden angewiesen wurden, im Falle wieder eintretender Choleragefahr den Betriebsdirectionen der in ihrem Verwaltungsgebiete verkehrenden Eisenbahnen auch jene Stationen bekannt zu geben, auf welchen Aerzte sofort erreichbar sind und zur Verfügung stehen.

Bei diesem Anlasse wird dem geehrten Verwaltungsrathe mitgetheilt, dass das k. k. Ministerium des Innern über eine von einer Bahnverwaltung gestellte Anfrage, wie sich zu benehmen sei, wenn bei Reisenden eine Erkrankung eintritt:

1. auf solchen Seitenlinien, auf welchen eine Krankenübergabsstation nur am Ausgangspunkte oder in dessen Nähe, hingegen nicht am Endpunkte der Linie, oder
2. auf solchen Linien, an welchen entlang der ganzen Strecke eine Spitalsstation überhaupt nicht besteht,

sich dahin ausgesprochen hat, dass auch auf diese Fälle die Bestimmungen des eingangsbezogenen Erlasses Anwendung finden und dass der Cholerakranke in dem Waggon, in welchem er isolirt wurde, eventuell unter ärztlicher Aufsicht und Begleitung in die nächste zu erreichende Cholera-Abgabestation zu befördern sein wird, sei diese nun die Kopfstation der betreffenden Eisenbahnlinie oder eine Station der Nachbar- (Haupt-) Linie.

Wien, am 11. Mai 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Ver-

der Eisenbahnstationen, in

der Spitalspflege und Behandlung

NB. Die Zahl der Aerzte und Wundärzte ist in Bruchform (Aerzte im Zähler, Wundärzte im Nenner) angegeben, z. B. Purkers- — **Fl.:** Flügge. — **Kaisersl.:** Kaiserslautern. — **Kom.:** Komarek. — **K. R. H.:** Kurz, Rietschl und Henneberg. — beck. — **Rychn.:** Rychnowski. — **Schm.:** Gebr. Schmidt. — **Th.:** Thursfield. **impr.:** improvisirte Apparate, darunter (s. Oesterr. Sanitätswesen 1889, Seite 155 u. 1880, Seite 102).

Eisenbahnlinie	Kilometer	Abgabestation	Land	politischer Bezirk
				K. k. priv. Aussig-
Aussig—Teplitz—Komotau	—	Aussig	Böhmen	Aussig
dto. (66 km)	29	Dux	„	Teplitz
„	44	Brüx	„	Brüx
„	66	Komotau	„	Komotau
Aussig—Bilin (32 km)	—	Aussig	Böhmen	Aussig
dto.	32	Bilin	„	Teplitz
				K. k. priv. Böhmische
Königgrätz—Wostroměř (35 km)	—	Königgrätz	Böhmen	Königgrätz
Sadova-Dohalic—Smiřic (14 km)	35	Smiřic	Böhmen	Königinhof
Nimburg—Jičin (46 km)	14	Nimburg	Böhmen	Poděbrad
dto.	46	Jičin	„	Jičin
				K. k. priv. Böhmische
Bodenbach—Warnsdorf (75 km)	—	Bodenbach	Böhmen	Tetschen
dto.	9	Tetschen	„	„
„	16	Bensen	„	„
„	75	Warnsdorf	„	Rumburg
Prag—Georgswalde-Ebersbach	—	Prag (F. J. Bahnhof)	Böhmen	Kgl. Weinberge
dto. (198 km)	88	Jungbunzlau	„	Jungbunzlau
„	146	Böhm. Leipa	„	Böhm. Leipa
„	190	Rumburg	„	Rumburg
„			„	
Röhrsdorf—Zwickau (8 km)				
dto.	8	Zwickau	Böhmen	Gabel
Bodenbach—Bensen—Böhm. Leipa	—	Bodenbach	Böhmen	Tetschen
dto. (40 km)	9	Tetschen	„	„
„	16	Bensen	„	„
„	40	Böhm. Leipa	„	Böhm. Leipa
B.-Kamnitz—Steinschönau (8 km)				
dto.	8	Steinschönau	Böhmen	Tetschen
Rumburg—Nixdorf (21 km)	—	Rumburg	Böhmen	Rumburg
dto.	10	Schluckenau	„	Schluckenau
dto.	21	Nixdorf	„	„
				K. k. priv. Böhmische
Prag—Pilsen—Furth i. W. (191 km)	—	Prag	Böhmen	Kgl. Weinberge
dto.	39	Beraun	„	Hořowitz
„	48	Zditz	„	„
„	59	Hořowitz	„	„
„	110	Pilsen	„	Pilsen
„	124	Nürschan	„	Mies
„	169	Taus	„	Taus
				K. k. priv. Bozen-
Bozen—Meran (32 km)	—	Bozen-Gries	Tirol	Bozen
dto.	32	Meran	„	Meran

zeichniss

welchen cholerakranke Reisende

übergeben werden können.

dorf 1/0. — Abkürzungen für die Systeme der Desinfectionsapparate: **Bac.:** Bacon. — **Boll.:** Bollinger. — **Br.:** Brückner. **Kutsch.:** Kutschera-Dieling. — **Nik.:** Nikolich. — **O. Sch.:** Oskar und Schimmel. — **Pr.:** Prchlik. — **Rohrb.:** Rohr- die nach Angabe des Chefarztes Dr. **Gauster** construirten, zuerst bei den k. k. Staatsbahnen eingeführten Desinfectionskästen

Gemeinde	Gattung des Spitales	Bettenzahl	Zahl der Aerzte / Wundärzte	Zahl der öffentl. Apotheken	Zahl der Haus-Apotheken	Zahl und System der Dampfdesinfections-Apparate
Teplitzer Eisenbahn.						
Aussig	Infectionsspital im allg. Krankenhause	4	2/0	2	—	1 Th.
Dux	Nothspital	9	4/0	1	—	1 Th.
Brüx	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	36	6,0	2	—	1 Th.
Komotau	Nothspital	20	8/0	2	—	1 Th.
Aussig	Infectionsspital im allg. Krankenhause	4	2/0	2	—	1 Th.
Bilin	Spital	16	3,0	1	—	1 Th.
Commercialbahnen.						
Königgrätz	Nothspital	?	3/2	1	—	—
Smiřic	Nothspital	3	2/0	1	—	1 impr.
Nimburg	Nothspital	16	3/0	1	—	2 Th.
Jičin	Allgemeines Krankenhaus	24	2/0	2	—	1 Th.
Nordbahn.						
Bodenbach	Krankenhaus	6	4/0	1	—	1 Th.
Tetschen	Barackennothspital	6	6/0	1	—	1 Th.
Bensen	Nothspital	6	3/0	1	—	1 Th.
Warnsdorf	Krankenhaus	12	6/0	2	—	1 Th.
Kgl. Weinberge	Nothspital	37	3/0	2	—	1 Th.
Jungbunzlau	K. u. k. Militärtruppenspital	10	8,0	2	—	1 Th.
Böhm. Leipa	Das öffentliche und alte Spital	16	1/0	2	—	1 Th.
Rumburg	Krankenhaus	4	4/0	1	—	1 Th.
Zwickau	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	14	1/0	1	—	1 Th.
Bodenbach	Krankenhaus	6	4/0	1	—	1 Th.
Tetschen	Barackenspital	6	6.0	1	—	1 Th.
Bensen	Nothspital	6	3/0	1	—	1 Th.
Böhm. Leipa	Das öffentliche und alte Spital	16	1/0	2	—	1 Th.
Steinschönau	Krankenhaus	6	2/0	1	—	1 impr.
Rumburg	Krankenhaus	4	4/1	1	—	1 Th.
Schluckenau	Epidemiespital	4	3/1	1	—	1 Th.
Nixdorf	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	20	2/0	1	—	1 Th.
Westbahn.						
Kgl. Weinberge	Nothspital	37	3/0	2	—	1 Th.
Beraun	"	4	2/0	1	—	1 Th.
Zditz	"	2	1/0	—	1	—
Hořowitz	"	4	2/0	1	—	—
Pilsen	Choleraspital	48	28/1	3	—	2: 1 Th., 1 Rohrb.
Nürschan	Nothspital	10	1/0	1	—	1 Th.
Taus	Oeffentliches Krankenhaus	4	1/0	1	—	1 Th.
Meraner Bahn.						
Bozen	Spital	50	12/0	3	—	1 Br.
Meran	"	8	19/0	2	—	1 Th.

Eisenbahnlinie	Kilometer	Abgabestation	Land und politischer Bezirk	
			Bukowinaer Localbahnen	
Czernowitz—Nowosielitza (33 km)	—	Czernowitz	Bukowina	Czernowitz
dto.	33	Nowosielitza	"	"
Hliboka—Berhometh a. S.—Mežebrody (63 km)	21	Storozynetz	Bukowina	Storozynetz
	63		"	"
Hatna—Kimpolung (67 km)	—		Bukowina	Kimpolung
dto.	56	Wama	"	"
"	67	Kimpolung	"	"
			Ausschl. priv. Buschtě-	
Prag—Komotau—Karlsbad—Eger (239 km)	—	Prag (Staatsbahnhof)	Böhmen	Prag
dto.	104	Saaz	"	Saaz
"	127	Komotau	"	Komotau
"	202	Elbogen	"	Falkenau
"	210	Falkenau	"	"
"	239	Eger	"	Eger
Prag—Hostiwitz (20 km)	—	Prag (böhm. Westbahnh.)	Böhmen	Smichow
Lužna Lischan—Rakonitz (10 km)				
dto.	10	Rakonitz	Böhmen	Rakonitz
Komotau—Weipert (72 km)	—	Komotau	"	Komotau
dto.	72	Weipert	"	Kaaden
Falkenau—Klingenthal (30 km)	—	Falkenau	"	Falkenau
			Eisenbahn Lemberg-Bełzec	
Lemberg—Bełzec (90 km)	—	Lemberg	Galizien	Lemberg
dto.	67	Rawa ruska	"	Rawa
			K. k. priv. Eisenbahn	
Wien—Aspang (87 km)	—	Wien	Niederösterreich	Stadt Wien
dto.	31	Ober-Waltersdorf	"	Wr.-Neustadt
"	52	Wr.-Neustadt	"	Stadt Wr.-Neustadt
"	87	Aspang	"	Neunkirchen
			K. k. priv. Graz-	
Graz—Köflach (41 km)	—	Graz	Steiermark	Stadt Graz
dto.	34	Voitsberg	"	Voitsberg
Lieboch—Wies (51 km)				
dto.	31	Deutsch-Landsberg	Steiermark	Deutsch-Landsberg
"	51	Wies	"	"
			Localbahn Gr.-Priesen-	
Gross-Priesen—Aschau (19 km)	19	Auscha	Böhmen	Leitmeritz
			K. k. priv. Kaiser	
Wien—Lundenburg—Brünn (144 km)	—	Wien	Niederösterreich	Stadt Wien
dto.	6	Floridsdorf-Donaufeld	"	Gross-Enzersdorf
"	32	Gänserndorf	"	"
"	51	Dürnkrut	"	Mistelbach
"	65	Hohenau	"	"
"	84	Lundenburg	Mähren	Göding
"	144	Brünn	"	Stadt Brünn
Wien—Krakau (413 km)		Wien	Niederösterreich	Stadt Wien
dto.	6	Floridsdorf-Donaufeld	"	Gross-Enzersdorf
"	32	Gänserndorf	"	"
"	51	Dürnkrut	"	Mistelbach
"	65	Hohenau	"	"
"	84	Lundenburg	Mähren	Göding
"	105	Göding	"	"
"	169	Hullein	"	Kremsirer
"	184	Prerau	"	Prerau
"	233	Zauchtel	"	Neutitschein
"	276	Oderberg	Schlesien	Freistadt
"	413	Krakau	Galizien	Stadt Krakau

Gemeinde	Gattung des Spitales	Bettenzahl	Zahl der Aerzte Wund-ärzte	Zahl der öffentl. Apotheken	Zahl der Haus-Apotheken	Zahl und System der Dampfdesinfections-Apparate
(im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen).						
Czernowitz	Choleraisolirlocal	15	6/1	6	—	1 Th.
Nowosielitza		8	1/0	—	1	1 Rychn.
Storozynetz	Choleraisolirlocal	5	2/1	1	—	1 Th.
Wama	Choleraisolirlocal	4	1/0	—	1	—
Kimpolung	Choleraisolirlocal	8	3/1	1	—	—
hrader Eisenbahn.						
Stadt Prag	K. k. allg. Krankenhaus	104	322/7	18	—	16: 15 Th., 1 K. R. H.
Saaz	Allg. Krankenhaus	62	2/0	2	—	1 Th.
Komotau	Nothspital	20	8/0	2	—	1 Th.
Elhogen	Isolirspital	11	3/0	1	—	1 K. R. H.
Falkenau	Städtisches Krankenhaus	15	0/1	1	—	1 Rohrheck
Eger	Isolirahtheilung des allg. Krankenhauses und Choleraharacke	6	8/1	2	—	1 Th.
Smichow	Nothspital	45	16/0	2	—	1 Hajny
Rakonitz	Allg. Krankenhaus	16	4/0	1	—	2 Th.
Komotau	Nothspital	20	8/0	2	—	1 Th.
Weipert	Privat-Krankenhaus	4	2/0	1	—	1 Th.
Falkenau	Städtisches Krankenhaus	15	0/1	1	—	1 Rohrbeck
(im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen).						
Lemberg	Choleraspital	80	148/23	13	—	12: 11 Rychn., 1 K. R. H.
Rawa	„	8	2/2	1	—	—
Wien-Aspang.						
Wien	Kaiser Franz Joseph-Spital					
Ober-Waltersdorf	Nothspital	6	0/1	—	1	—
Wr.-Neustadt	Choleraspital und Cholerabaracke	35	13/2	3	—	6: 4 Th., 1 Boll., 1 impr.
Aspang	Isolirspital	8	1/1	1	—	1 Th.
Köflacher Eisenbahn (im Betriebe der Südbahn).						
Stadt Graz	Städtisches Isolirhaus	20	190/22	14	—	1 Schm.
Voitsberg	„	2	2/0	1	—	1 Th.
Deutschlandsberg	Nothspital	4	2/0	1	—	1 Th.
Wies	„	2	0/1	—	1	—
Wernstadt-Auscha (im Betriebe der k. k. Nordwestbahn).						
Auscha	Nothspital	4	2/0	1	—	—
Ferdinands-Nordbahn.						
Stadt Wien	Kaiser Franz Joseph-Spital					
Donaufeld	Gemeindespital	21	1/1	1	—	1 Th.
Unter-Gänserndorf	„	6	2/0	—	2	1 impr.
Dürnkrut	Nothspital	9	2/1	—	2	—
Hohenau	„	13	1/0	—	1	1 Th.
Lundenburg	Cholerabaracke	15	4/0	1	—	1 Th.
Stadt Brünn	Epidemiespital	350	68/6	9	—	4: 2 Th., 2 Schmidt
Stadt Wien	Kaiser Franz Joseph-Spital					
Donaufeld	Gemeindespital	21	1/1	1	—	1 Th.
Unter-Gänserndorf	„	6	2/0	—	2	1 impr.
Dürnkrut	Nothspital	9	2/1	—	2	—
Hohenau	„	13	1/0	—	1	1 Th.
Lundenhurg	Cholerabaracke	15	4/0	1	—	1 Th.
Göding	„	32	4/0	1	—	2 Th.
Hullein	Nothspital	2	1/1	1	—	—
Prerau	„	13	1	2	—	—
Zauchtel	Isolirbaracke	4	1/0	—	1	—
Schönichel	Choleraharacke	13	1/0	—	—	1 impr.
Stadt Krakau	Isolirabtheilung	50	155/0	11	—	5: 1 Rychn, 1. O. Sch., 2 Th., 1 Schm.

Eisenbahnlinie	Kilometer	Abgabestation	Land und politischer Bezirk	
Brünn—Prerau (90 km)	—	Brünn	Mähren	Stadt Brünn
dto.	47	Wischau	"	Wischau
"	90	Prerau	"	Prerau
Nezamislitz—Olmütz—Sternberg				
dto. (54 km)	19	Prossnitz	"	Prossnitz
"	40	Olmütz	"	Stadt Olmütz
"	54			
Prerau—Olmütz (23 km)	—	Prerau	"	Prerau
dto.	23	Olmütz	"	Stadt Olmütz
Lundenburg—Zellerndorf	—	Lundenburg	"	Göding
dto. (84 km)	13	Feldsberg	Niederösterreich	Mistelbach
"	24	Nikolsburg	Mähren	Nikolsburg
"	51	Laa	Niederösterreich	Mistelbach
Schönbrunn—Troppau (29 km)				
dto.	29	Troppau	Schlesien	Stadt Troppau
Dzieditz—Saybusch-Zabłocie				
dto. (32 km)	12	Bielitz	"	Stadt Bielitz
"	32	Saybusch-Zabłocie	Galizien	Saybusch
Krakau—Podgorze-Bonarka		Krakau	"	Stadt Krakau
(8 km)				
dto.				
Kojetein—Bielitz (180 km)				
dto.	17	Hullein	Mähren	Kremsier
"	112	Friedek-Mistek	Schlesien	Stadt Friedek
"	139	Teschen	"	Teschen
"	180	Bielitz	"	Stadt Bielitz
Drösing—Zistersdorf (12 km)				
dto.	12	Zistersdorf	Niederösterreich	Mistelbach
Zauchtel—Bautsch (40 km)	—	Zauchtel	Mähren	Neutitschein
dto.	40	Bautsch	"	Sternberg
Zauchtel—Fulnek (10 km)	—	Zauchtel	"	Neutitschein
dto.				
Hotzendorf—Neutitschein				
dto. (11 km)	11	Neutitschein	"	"
Bielitz—Kalwarya (59 km)	—	Bielitz	Schlesien	Stadt Bielitz
M.-Ostrau—Friedland (33 km)	23	Friedek-Mistek	"	Stadt Friedek
				K. k. öster-
Wien—Penzing—Kl.-Schwechat—	—	Wien		
Kaiser-Ebersdorf (25 km)	22	Schwechat	Niederösterreich	Bruck a. d. L.
St. Pölten—Leobersdorf	—	St. Pölten	"	St. Pölten
(75 km)	12	Wilhelmsburg	"	"
dto.	31	Hainfeld	"	"
"	61	Pottenstein a. Tr.	"	Baden
"	75	Leobersdorf	"	"
Scheibmühl—Schrambach—Kernhof				
(34 km)	20	Hohenberg	"	St. Pölten
dto.			"	"
Ebenfurt—Wittmannsdorf—Gutenstein	—	Ebenfurth	"	Wr.-Neustadt
(32 km)	19	Waldegg	"	"
dto.	32	Gutenstein	"	"
Mürzzuschlag—Neuberg (12 km)		Mürzzuschlag	Steiermark	Bruck a. d. M.
dto.			"	"
Wien—Tulln—Absdorf-Hippersdorf—	1	Wien	Niederösterreich	Stadt Wien
Krems (76 km)				
dto.	11	Klosterneuburg-Kierling	"	Tulln
"	34	Tulln	"	"
"	44	Absdorf	"	"
"	67	Hadersdorf	"	Krems
"	76	Krems	"	"
Pöchlarn—Kienberg-Gaming	—	Pöchlarn	"	St. Pölten
(38 km)	12	Wieselburg a. d. E.	"	Scheibbs
dto.	20	Purgstall	"	"
"	27	Scheibbs	"	"
"	38	Kienberg-Gaming	"	"

Gemeinde	Gattung des Spitales	Bettenzahl	Zahl der Aerzte Wundärzte	Zahl der öffentl. Apotheken	Zahl der Haus-Apotheken	Zahl und System der Dampfdesinfections-Apparate
Stadt Brünn	Epidemiespital	350	68/6	9	—	4: 2 Th., 2 Schm.
Wischau	Nothspital	12	5/1	1	—	1 impr.
Prerau	„	13	7/0	2	—	1 Th.
		—	—	—	—	—
Prossnitz	Isolirpavillon im Krankenhause	66	8/1	3	—	3: 1 Th., 1 Boll. 1 impr.
Hodolein	Isolirspital	4	in Holitz 0/1	Olmütz 4	—	—
		—	—	—	—	—
Prerau	Choleranothspital	13	7/0	2	—	1 Th.
Hodolein	Isolirspital	4	in Holitz 1	Olmütz 4	—	—
Lundenburg	Isolirpavillon im Krankenhause	15	4/0	1	—	1 Th.
Feldsberg	Isolirspital der barmherzigen Brüder	5	3/0	1	—	2 Th.
Nikolsburg	Isolirabtheilung im städt. Spitale	20	5/0	2	—	1 Th.
Laa a. d. Th.	Nothspital	14	2/0	1	—	1 Th.
		—	—	—	—	—
Troppau	Nothspital	18	20/4	3	1	5: O. Schm., Th., Br., K. R. H., Fl.
		—	—	—	—	—
Bielitz	Infectionsabth. des Krankenhauses	10	10/1	3	—	2 Th.
Grenze zwischen Saybusch und Zabłocie	Choleraspital	—	—	—	—	—
Krakau	Gemeinde-Choleraspital	50	155/0	11	1	5: 1 Rych., 1 O. Sch., 2 Th., 1 Schm.
Hullein	Isolirlocal	2	1/1	1	—	—
Friedek	Städt. Spital	8	4/0	1	—	1 Th.
Teschen	Choleranothspital des Frauen-Hilfsverein vom rothen Kreuze	24	10/0	3	—	7: 3 Th., 2 Br., 2 Schm.
Bielitz	Infectionsabth. des Krankenhauses	10	10/1	3	—	2 Th.
Zistersdorf	Nothspital	8	1/0	1	—	1 Th.
Zauchtel	Isolirbaracke	4	1/0	—	1	—
Bautsch	Das als Choleraspital eingerichtete städt. Spital	10	2/0	1	—	1 impr.
Zauchtel	Isolirbaracke	4	1/0	—	1	—
Neutitschein	Choleranothspital	36	4/2	2	—	3 Th.
Bielitz	Infectionsabth. des Krankenhauses	10	10/1	3	—	2 Th.
Friedek	Städtisches Spital	5	4/0	1	—	1 Th.
reichische Staatsbahnen.						
		—	—	—	—	—
Schwechat	Nothspital	12	2/1	1	—	1 Th.
St. Pölten	Nothspital	24	8/2	2	—	1 K. R. H.
Wilhelmsburg	„	2	2/2	—	2	—
Hainfeld	„	4	1/1	1	—	1 impr.
Pottenstein	Gemeinde-Epidemiespital	12	0/1	1	—	1 Th.
Leobersdorf	„	6	2/0	1	—	1 Schm.
Hohenberg	Nothspital	10	1/0	—	1	—
Ebenfurth	Nothspital	16	1/0	—	1	1 Th.
Peisching	„	6	1/0	—	1	1 K. R. H.
Gutenstein	„	1	1/0	1	—	1 Th.
Mürzzuschlag	Isolirabth. des Krankenhauses	38	3/1	1	—	1 Th.
Stadt Wien		—	—	—	—	—
Klosterneuburg	Choleranothspital	14	4/1	1	—	1 K. R. H.
Tulln	Nothspital	18	2/0	1	—	—
Absdorf	„	6	0/1	—	1	—
Hadersdorf	„	4	0/1	1	—	—
Krems	Isolirabth. des allg. Krankenhauses	20	8/0	2	—	1 Th.
Pöchlarn	Nothspital	3	1/0	1	—	—
Wieselburg	„	6	1/1	—	2	—
Burgstall	„	4	2/0	—	2	—
Scheibbs	„	6	1/1	1	—	1 Th.
Gaming	„	6	1/0	—	1	1 Th.

Eisenbahnlinie	Kilometer	Abgabestation	Land und politischer Bezirk	
Amstetten—Bregenz (610 km)	—	Amstetten	Niederösterreich	Amstetten
dto.	23	Waidhofen a. d. Y.	„	Stadt Waid-
„	47	Kleinreifling	Oberösterreich	Steyr
„	82	Hieflau	Steiermark	Leoben
„	138	Steinach-Irdning	„	Gröbming
„	150	Oeblarn	„	„
„	176	Schladming	„	„
„	194	Radstadt	Salzburg	St. Johann
„	218	Bischofshofen	„	„
„	278	Saalfelden	„	Zell a. See
„	322	Kitzbühel	Tirol	Kitzbühel
„	349	Hopfgarten	„	„
„	357	Wörgl	„	Kufstein
„	391	Schwaz	„	Schwaz
„	417	Innsbruck	„	Stadt
„	489	Landeck (Zams)	„	Landeck
„	553	Bludenz	Vorarlberg	Bludenz
„	574	Feldkirch	„	Feldkirch
„	591	Hohenems	„	„
„	598	Dornbirn	„	„
„	610	Bregenz	„	Bregenz
Wien—Salzburg (314 km)	—	Wien	Niederösterreich	Stadt Wien
dto.	12	Purkersdorf	„	Hietzing
„	61	St. Pölten	„	St. Pölten
„	79	Loosdorf	„	„
„	85	Melk	„	„
„	94	Pöchlarn	„	„
„	125	Amstetten	„	Amstetten
„	165	St. Valentin	„	„
„	189	Linz	Oberösterreich	Stadt
„	213	Wels	„	Wels
„	227	Lambach	„	„
„	238	Schwanenstadt	„	Vöcklabruck
„	314	Salzburg	Salzburg	Stadt
Amstetten—Klein-Reifling—Selzthal—Pontafel (410 km)	—	Amstetten	Niederösterreich	Amstetten
dto.	23	Waidhofen a. d. Y.	„	Stadt Waid-
„	47	Klein-Reifling	Oberösterreich	Steyr Umg.
„	82	Hieflau	Steiermark	Leoben
„	125	Rottenmann	„	Liezen
„	167	Mautern	„	Leoben
„	182	St. Michael	„	„
„	205	Knittelfeld	„	Judenburg
„	220	Judenburg	„	„
„	259	Neumarkt	„	Murau
„	275	Friesach	Kärnten	St. Veit
„	308	St. Veit a. d. Glan	„	„
„	358	Villach	„	Villach
„	410	Pontafel	„	„
Wels—Simbach (91 km)	—	Wels	Oberösterreich	Wels
dto.	30	Neumarkt-Kallham	„	„
„	52	Ried	„	Ried
„	88	Braunau a. Inn	„	Braunau
Neumarkt—Passau (52 km)	—	Nenmarkt-Kallham	„	Wels
dto.	38	Schärding	„	Schärding
Schärding—Steinach-Irdning (170 km)	—	Schärding	„	„
dto.	32	Ried	„	Ried
„	76	Gmunden	„	Gmunden
„	141	Aussee	Steiermark	Gröbming
„	156	Mitterndorf	„	„
„	170	Steinach-Irdning	„	„
Lambach—Gmunden (27 km)	—	Lambach	Oberösterreich	Wels
dto.	27	Gmunden	„	Gmunden
Hieflau—Eisenerz—Vordernberg (35 km)	—	Hieflau	Steiermark	Leoben
dto.	15	Eisenerz	„	„
„	35	Vordernberg	„	„
Hüttenberg—Glandorf—Klagenfurt	—	Hüttenberg	Kärnten	St. Veit
dto. (56 km)	56	Klagenfurt	„	Klagenfurt
Unterdrauburg—Wolfsberg (38 km)	38	Wolfsberg	„	Wolfsberg
Tarvis—Laibach (103 km)				
dto.	16	Kronau	Krain	Radmannsdorf
„	103	Laibach	„	Stadt Laibach
Spalato—Knin (103 km)	—	Spalato	Dalmatien	Spalato

Gemeinde	Gattung des Spitals	Bettenzahl	Zahl der Aerzte Wund-ärzte	Zahl der öffentl. Apotheken	Zahl der Haus-Apotheken	Zahl und Systeme der Dampfdesinfections-Apparate
Amstetten	Nothspital	3	2/0	1	1	1 Th.
hofen a. d. Y.	Epidemiespital	20	2/0	1	1	1 Th.
Weyer	Isolirspital	5	1/0	1	—	—
Hieflau	Choleranothspital	4	1	—	1	1 impr.
Steinach	Isolirhaus der Gemeinde	2	0/1	—	1	—
Oeblarn	„	3	0/1	—	1	—
Schladming	„	4	1/0	—	1	1 Th.
Radstadt	Choleranothspital	1	1/0	1	—	1 impr.
Bischofshofen	„	1	1/0	—	1	—
Saalfelden L. G.	„	4	0/2	—	2	—
Kitzbühel L. G.	Nothspital der Stadtgemeinde	9	2/1	1	—	—
Hopfgarten	Nothspital	6	1/0	—	1	—
Wörgl, Kufstein	Choleranothspital	4	1/0	—	1	—
Schwaz	Epidemiespital des allg. Krankenhauses	5	3/1	1	—	2 Th.
Innsbruck	Städtisches Epidemiespital	12	52/0	5	—	1 Kaisersl.
Zams	Epidemiespital des allg. Krankenhauses	4	1/0	1	—	—
Bludenz	Epidemiebaracke	4	4/0	1	—	1 impr.
Altenstadt	Nothspital	8	4/0	1	—	1 Th.
Hohenems	„	6	2/0	1	—	—
Dornbirn	„	8	2/0	2	—	1 Th.
Bregenz	Leprosenhaus	20	1/1	2	—	2 Th.
Wien		—	—	—	—	—
Purkersdorf	Nothspital	5	1/0	1	—	1 Th.
St. Pölten	„	24	8/2	2	—	1 K. R. H.
Loosdorf	„	2	2/0	—	1	—
Melk	„	4	2/0	1	—	1 impr.
Pöchlarn	„	3	1/0	1	—	—
Amstetten	„	3	2/0	1	—	1 Th.
St. Valentin	„	4	1/0	—	1	—
Linz	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	27	34/2	6	—	5: 1 O. Sch., 4 Th.
Wels	Choleranothspital	10	6/1	2	—	1 Th.
Lambach	Isolirbaracke	8	2/0	1	—	1 Th.
Schwanenstadt	Privatkrankenhaus	4	1/1	1	—	—
Salzburg	Epidemiespital	30	23/4	4	—	1 K. R. H.
Amstetten	Nothspital	3	2/1	1	—	1 Th.
hofen a. d. Y.	Epidemiespital	20	2/0	1	—	1 Th.
Weyer	Isolirspital	5	1/0	1	—	—
Hieflau	Choleranothspital	4	1/0	—	1	1 impr.
Rottenmann	Isoliranstalt des allg. Krankenhauses	6	2/0	1	—	2 K. R. H., Th.
Mautern	Choleranothspital	2	1/0	—	1	—
St. Michael	„	3	1/0	—	1	—
Knittelfeld	Isoliranstalt des allg. Krankenhauses	24	4/0	1	—	3: Th., K. R. H., impr.
Judenburg	„	12	3/1	1	—	2: Th., K. R. H.
Neumarkt	Choleranothspital	3	1/1	1	—	—
Friesach	Nothspital	12	2/1	1	—	1 Th.
St. Veit	Barmherzigenspital	10	1/1	1	—	—
Villach	Infectionstract des allg. Krankenhauses	18	8/1	2	—	3: K., Th., impr.
Pontafel	Choleranothspital	4	—	—	—	1 impr.
Wels	„	10	6/1	2	—	1 Th.
Neumarkt	Isolirlocalität	2	1/1	—	2	1 Th.
Ried	Isolirspital	7	3/2	1	—	1 Th.
Braunau	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	3	3/1	1	—	1 Th.
Neumarkt	Isolirlocalität	2	1/1	—	2	1 Th.
Schärding	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	8	3/1	1	—	1 Th.
Schärding	„	8	3/1	1	—	1 Th.
Ried	Isolirspital	7	3/2	1	—	1 Th.
Gmunden	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	8	4/1	2	—	1 Th.
Aussee	Isolirhaus der Gemeinde	2	2/1	1	—	1 Th.
Mitterndorf	„	2	0/1	—	1	—
Steinach	„	2	0/1	—	1	—
Lambach	Cholerabaracke	8	2/0	1	—	1 Th.
Gmunden	Isolirabtheilung des Krankenhauses	8	4/1	2	—	1 Th.
Hieflau	Nothspital	4	1/0	—	1	1 impr.
Eisenerz	„	6	2/0	1	—	1 Th.
Vordernberg	Isolirhaus	3	2/0	1	—	1 Th.
Hüttenberg	Infectionstract des Spitales	4	1/0	—	1	1 impr.
Klagenfurt	Nothspital	40	21/2	4	3	3: 2 Th., 1 K. R. H.
Wolfsberg	Isolirabtheilung des Krankenhauses	20	3/1	1	—	1 Th.
Kronau	Choleranothspital	3	1/0	—	1	1 Th.
Laibach	Choleraspital	40	18/3	5	—	7: 6 Th., 1 impr.
Spalato	Choleranothspital	20	12/0	4	—	1 Th.

Eisenbahnlinie	Kilometer	Abgabestation	Land und politischer Bezirk	
Spalato—Knin (103 km)	81	Dernis	Dalmatien	Knin
dto.	103	Knin	„	„
Perkovič—Slivno—Sebenico (22 km)				
dto.	22	Sebenico	„	Sebenico
Triest—St. Andrea—Pola (128 km)	—	Triest—St. Andrea	Triest	Triest
dto.	76	Mitterburg	Istrien	Mitterburg
„	128	Pola	„	Pola
Budweis—Klein-Reifling (185 km)	—	Budweis	Böhmen	Budweis
dto.	25	Welleschin	„	Krumau
„	112	Mauthausen	Oberösterreich	Perg
„	119	St. Valentin	Niederösterreich	St. Valentin
„	139	Steyr	Oberösterreich	Stadt
„	185	Klein-Reifling	„	Steyr Umg.
Gaisbach-Wartberg—Linz (27 km)				
dto.	27	Linz	„	Stadt
Wien—Gmünd—Prag (350 km)	—	Wien	Niederösterreich	Stadt
dto.	11	Klosterneuburg-Kierling	„	Tulln
„	34	Tulln	„	„
„	44	Absdorf	„	„
„	79	Eggenburg	„	Horn
„	164	Gmünd	„	Waidhofen a. d. Th.
„	207	Lomnitz	Böhmen	Wittingau
„	246	Tabor	„	Tabor
„	293	Bystritz	„	Beneschau
„	299	Beneschau	„	„
„	350	Prag (K. F. J. Bahnhof)	„	Kgl. Weinberge
Wien—Eger (455 km)	—	Wien	Niederösterreich	Stadt Wien
dto.	11	Klosterneuburg-Kierling	„	Tulln
„	34	Tulln	„	„
„	44	Absdorf	„	„
„	79	Eggenburg	„	Horn
„	164	Gmünd	„	Waidhofen a. d. Th.
„	214	Budweis	Böhmen	Budweis
„	273	Strakonitz	„	Strakonitz
„	349	Pilsen	„	Pilsen
„	455	Eger	„	Eger
Protivin—Zditz (103 km)				
dto.	13	Pisek	„	Pisek
„	74	Přibram	„	Přibram
„	103	Zditz	„	Hořowitz
Beraun—Rakonitz (43 km)	—	Beraun	„	„
dto.	27	Pürglitz	„	Rakonitz
„	43	Rakonitz	„	„
Ober-Cerekwe—Wessely (64 km)	16	Počatek	„	Pilgram
dto.	37	Neubaus	„	Neuhaus
„	50	Kardaschřečič	„	Wittingau
Iglau—Taus (295 km)	—	Iglau	Mähren	Iglau
dto.	47	Pilgram	Böhmen	Pilgram
„	99	Tabor	„	Tabor
„	155	Pisek	„	Pisek
„	180	Strakonitz	„	Strakonitz
„	216	Schüttenbofen	„	Schüttenhofen
„	255	Klattau	„	Klattau
„	295	Taus	„	Taus
Dux—Pilsen—Eisenstein (249 km)	—	Dux	„	Teplitz
dto.	5	Bilin	„	„
„	33	Postelberg	„	Saaz
„	44	Saaz	„	„
„	67	Podersam	„	Podersam
„	151	Pilsen	„	Pilsen
„	199	Klattau	„	Klattau
„	249	Eisenstein	„	Schüttenhofen
Dux—Liptitz—Ossegg (3 km)	—	Dux	„	Teplitz
dto.	3	Ossegg	„	„
Bodenbach—Komotau (80 km)	—	Bodenbach	„	Tetschen
dto.	47	Ossegg	„	Teplitz
„	55	Ober-Leutensdorf	„	Brüx
„	80	Komotau	„	Komotau
Prag—Brüx—Moldau (163 km)	—	Prag (K. F. J. Bahnhof)	„	Kgl. Weinberge
dto.	5	Smichow	„	Smichow

Gemeinde	Gattung des Spitales	Bettenzahl	Zahl der Aerzte / Wundärzte	Zahl der öffentl. Apotheken	Zahl der Haus-Apotheken	Zahl und System der Dampfdesinfections-Apparate
Dernis		4	1/0	1	1	—
Knin		4	1/0	—	1	—
Sebenico		60	1/0	—	1	1 Th.
Triest	Isolirspital, Nothspital	71	108/6	25	—	6: 1 Nik., 4 Th., 1 impr.
Mitterburg	Isolirlocal	2	2/0	2	—	1 Th.
Pola	Choleraspital	30	8/0	4	—	1 ?
Budweis	Choleranothspital	24	3/0	3	—	2 Th.
Welleschin	Nothspital	2	1/0	—	1	—
Haid	Spital der Schwestern v. hl. Kreuze	4	1/0	1	—	—
St. Valentin	Nothspital	4	1/0	—	1	—
Steyr	Isolirabtheilung des Krankenhauses	8	9/3	3	—	2 Th.
Weyer	Nothspital	2	1/1	1	—	—
Linz	Isolirabtheilung d. allg. Krankenhauses	27	34/2	6	—	5: 1 O. Sch., 4 Th.
Wien						
Klosterneuburg	Nothspital	14	4/0	1	—	1 R. H.
Tulln	"	18	2/1	1	—	—
Absdorf	"	6	0/1	—	1	—
Eggenburg	"	9	2/0	1	—	2 Th.
Peisching	"	3	1/1	—	1	1 impr.
Lomnitz	"	6	0/1	—	1	1 Pr.
Tabor	Allg. Krankenhaus	8	5/0	1	—	2 Th.
Bystritz	Nothspital	4	1/0	—	1	—
Beneschau	"	4	3/0	1	—	1 Pr.
Kgl. Weinberge	"	37	3/0	2	—	1 Th.
Wien	—	—	—	—	1	—
Klosterneuburg	Choleranothspital	14	4/0	1	—	1 K. R. H.
Tulln	Nothspital	18	2/0	1	—	—
Absdorf	"	6	0/1	—	1	—
Eggenburg	Choleranothspital	9	2/0	1	—	2 Th.
Peisching	Nothspital	3	1/1	—	1	1 impr.
Budweis	Choleranothspital	24	3/0	3	—	2 Th.
Strakonitz	Isolirabth. im allg. Krankenhause	12	4/0	1	—	1 Th.
Pilsen	Choleraspital	48	28/1	3	—	2: 1 Th., 1 R.
Eger	Isolirabth. im Krankenhause u. Cholera-baracke	6	8/1	2	—	1 Th.
Pisek	Allg. Krankenhaus	15	5/1	2	—	1 Th.
Příbram	Isolirpavillon d. allg. Krankenhauses	16	5,0	1	—	1 K. R. H.
Zditz	Nothspital	2	1/0	—	1	—
Beraun	"	4	2/0	1	—	1 Th.
Pürglitz	Allg. Krankenhaus und Nothspital	3	1/0	—	1	1 Th.
Rakonitz	Allg. Krankenhaus	16	4/0	1	—	2 Th.
Počatek	Nothspital	8	2,0	1	—	1 Pr.
Neuhaus	Isolirabth. des allg. Krankenhauses	8	5/0	2	—	1 Th.
Kardaschřečič	Nothspital	2	1/0	—	1	1 Pr.
Iglau	Cholerabaracke	30	2/0	4	—	1 Th.
Pilgram	Isolirabth. beim Krankenhause	8	2/0	1	—	1 Pr.
Tabor	Allg. Krankenhaus	8	5/0	1	—	2 Th.
Pisek	"	15	5/1	2	—	1 Th.
Strakonitz	Isolirabth. im allg. Krankenhause	12	4/0	1	—	1 Th.
Schüttenhofen	Privatkrankenhaus	9	3/0	1	—	—
Klattau	Nothspital	6	7/0	1	—	1 Th.
Taus	Allg. Krankenhaus	?	1/0	1	—	1 Th.
Dux	Nothspital	9	4/0	1	—	1 Th.
Bilin	"	16	3/0	1	—	1 Th.
Postelberg	"	20	2/0	1	—	1 Th.
Saaz	Allg. Krankenhaus	62	2/0	2	—	1 Th.
Podersam	"	6	3/0	1	—	1 Th.
Pilsen	Choleraspital	48	28/1	3	—	2: 1 Th., 1 K. R. H.
Klattau	Nothspital	6	7/0	1	—	1 Th.
Eisenstein	"	3	1/0	—	1	1 impr.
Dux	"	9	4/0	1	—	1 Th.
Ossegg	"	8	2/1	1	—	1 Th.
Bodenbach	Krankenhaus	6	4/0	1	—	1 Th.
Ossegg	Nothspital	8	2/1	1	—	1 Th.
Ober-Leutensdorf	Privat-Krankenhaus	24	3/0	1	—	1 Th.
Komotau	Nothspital	20	8/0	2	—	1 Th.
Kgl. Weinberge	"	37	3/0	2	—	1 Th.
Smichow	"	45	16/0	2	—	1 Hajny

Eisenbahnlinie	Kilometer	Abgabestation	Land	politischer Bezirk
Prag—Brüx—Moldau	60	Schlan	Böhmen	Schlan
dto.	101	Laun	"	Laun
"	130	Brüx	"	Brüx
"	148	Klostergrab	"	Teplitz
Kriegsdorf—Römerstadt (15 km)	15	Römerstadt	Mähren	Römerstadt
Krakau—Lemberg-Podwołoczyska (534 km)	—	Krakau	Galizien	Krakau
dto.	78	Tarnów	"	Tarnów
"	158	Rzeszów	"	Rzeszów
"	210	Jarosłau	"	Jarosłau
"	245	Przemyśl	"	Przemyśl
"	342	Lemberg	"	Lemberg
"	482	Tarnopol	"	Tarnopol
"	534	Podwołoczyska	"	Skałat
Krakau—Wieliczka (13 km)	—	Krakau	"	Krakau
dto.				
Jarosłau—Sokal (150 km)	—	Jaroslau	"	Jaroslau
dto.	87	Rawa ruska	"	Rawa
"				
Krasne—Brody (43 km)				
dto.	43	Brody	"	Brody
Podgorze—Skawina—Sucha—Stryj—Lemberg (557 km)				
dto.	174	Neu-Sandec	"	Neu-Sandec
"	251	Jasło	"	Jasło
"	381	Chyrów	"	Staremiasto
"	482	Stryj	"	Stryj
"	557	Lemberg	"	Lemberg
Tarnów—Strože—Neu-Sandec—Orló (152 km)	—	Tarnów	"	Tarnów
	88	Neu-Sandec	"	Neu-Sandec
			"	
Zwardoń—Saybusch-Zabłocie—Sucha (72 km)	37	Saybusch-Zabłocie	"	Saybusch
dto.	72	Sucha	"	"
Jasło—Rzeszów (70 km)	—	Jasło	"	Jasło
dto.	70	Rzeszów	"	Rzeszów
Przemyśl—Chyrów—Neu-Zagorz—Mezö-Laborcz (163 km)	—	Przemyśl	"	Przemyśl
	35	Chyrów	"	Staremiasto
dto.	163	Mezö-Laborcz		
Stryj—Lawoczne (71 km)	—	Stryj	"	Stryj
dto.	71	Ławoczne	"	
Stryj—Stanislau—Husiatyn (256 km)	—	Stryj	"	"
dto.	108	Stanislau	"	Stanislau
"	256	Husiatyn	"	Husiatyn
Wels—Aschach a. d. D. (28 km)	—	Wels	Oberösterreich	Wels
dto.	20	Efferding	"	"
"	28	Aschach a. d. D.	"	"
Wels—Unter-Rohr (32 km)	—	Wels	"	"
Graz—Fehring (63 km)	—	Graz	Steiermark	Stadt
dto.	30	Gleisdorf	"	Weiz
"	53	Feldbach	"	Feldbach
"	63	Fehring	"	"
Gleisdorf—Weiz (16 km)	—	Gleisdorf	"	Weiz
dto.	16	Weiz	"	"
Laibach—Stein (23 km)	—	Laibach	Krain	Stadt Laibach
Laibach—Gottschee (76 km)	—	Laibach	"	Stadt
dto.	22	Grosslupp	"	Laibach (Umgeb.)
"	76	Gottschee	"	Gottschee
Strakonitz—Winterberg (37 km)	—	Strakonitz	Böhmen	Strakonitz
Schwarzenau-Zwettl—Waidhofen a. d. Thaya (10 km)	10	Waidhofen a. d. Th.	Niederösterreich	Waidhofen a. d. Th.
Asch—Rossbach (15 km)	—	Asch	Böhmen	Asch
Potscherad—Wurzmes (18 km)	9	Hawran	"	Brüx

Gemeinde	Gattung des Spitals	Bettenzahl	Zahl der Aerzte Wundärzte	Zahl der öffentl. Apotheken	Zahl der Haus-Apotheken	Zahl und Systeme der Dampfdesinfections-Apparate
Schlan	Allgemeines Krankenhaus	32	2/0	2	—	2 Th.
Laun	Isolirabtheilung des Krankenhauses	16	5/0	1	—	1 Th.
Brüx	Abtheilung des Krankenhauses	36	6/0	2	—	1 Th.
Klostergrab	Nothspital	4	0/1	1	—	1 impr.
Römerstadt	Isolirtract im städtischen Krankenhause	4	2/0	1	—	1 impr.
Krakau	Gemeinde-Choleraspital	50	155/0	11	—	5: 1 R., 1 O. Sch., 2 Th., 1 Schm.
Tarnów	„	58	15/0	4	—	1 Rych.
Rzeszów	„	40	9/2	2	—	—
Jaroslau	Choleraspital	8	10/2	2	—	2 Th.
Przemyśl	Noth- und Gem.-Choleraspital	3†30	17/4	4	—	3 Rycb.
Lemberg	Gemeinde-Choleraspital	80	148/23	13	—	12: 11 Rych., 1 H.
Tarnopol	„	40	14/2	3	—	1 Rych.
Podwołoczyska	Choleraspital	4	3/2	1	—	2 Rych.
Krakau	Gemeinde-Choleraspital	50	155/0	11	—	5: 1 R., 1 O. Sch., 2 Th., 1 Sch.
Jaroslau	„	8	10/2	2	—	2 Th.
Rawa	„	8	2/2	1	—	—
Brody	Choleraspital	5	1/0	4	—	1 Kutsch
Neu-Sandec	Gemeinde-Choleraspital	3	13/1	2	—	3 impr.
Wróblówka	„	12	5/0	1	—	2 Rych.
Chyrów	„	6	1/1	1	—	—
Stryj	„	20	7/3	2	—	1 Th.
Lemberg	„	80	148/23	13	—	12: 11 Rych., 1 H.
Tarnów	„	58	15/0	4	—	1 Rych.
Neu-Sandec	„	3	13/1	2	—	3 impr.
Grenze zwischen Saybusch und Zabłocie	„	—	—	—	—	—
Sucha	„	—	—	—	—	—
Wróblówka	„	12	5/0	1	—	2: Th., Rych.
Rzeszów	„	40	9/2	2	—	—
Przemyśl	Nothspital und Gem.-Choleraspital	33	17/4	4	—	3 Rych.
Chyrów	Choleraspital	6	1/1	1	—	—
		—	—	—	—	—
Stryj—Olszynka	Gemeinde-Choleraspital	20	7/3	2	—	1 Th.
		—	—	—	—	—
Stryj—Olszynka	„	20	7/3	2	—	1 Th.
Stanislau	„	6	14/6	3	—	1 R.
Husiatyn	„	4	3/3	1	—	2 Rych.
Wels	Choleranothspital	10	6/1	2	—	1 Th.
Efferding	Baron Schiefer'sches Erbstift	4	1/1	1	—	1 Th.
Aschach	Isolirlocale	2	1/0	1	—	1 Th.
Wels	Choleranothspital	10	6/1	2	—	—
Graz	Städtisches Isolirhaus	20	190/22	14	—	1 O. Sch.
Gleisdorf	Isolirhaus	3	1/2	1	—	—
Feldbach	„	7	2/1	1	—	1 impr.
Fehring	Nothspital	—	1	—	—	—
Gleisdorf	Isolirhaus	3	1/2	1	—	—
Weiz	Nothspital	5	1/0	1	—	—
Laibach	Choleraspital	14	18/3	5	—	7: 6 Th., 1 ?
Laibach	„	40	18/3	5	—	7: 6 Th., 1 impr.
Grosslupp	Nothspital	4	1/0	—	1	1 impr.
Gottschee	„	2	2/0	1	—	1 Th.
Strakonitz	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	12	4/0	1	—	1 Th.
Waidhofen a. d. Th.	Isolirspital	4	3/0	1	—	1 Th.
Asch	Isolirabtheilung des Krankenhauses	25	3/1	2	—	1 Th.
Hawran	Isolirlocal	6	1/0	—	1	—

Eisenbahnlinie	Kilometer	Abgabestation	Land und politischer Bezirk	
			K. k. priv. Kaschau-	
Oderberg—Czacza (71 km)	—	Oderberg	Schlesien	Freistadt
dto.	32	Teschen	„	Teschen
			Kolomeaer Localbahnen	
Kolomea—Słoboda rungurska—Grube (26 km)	—	Kolomea	Galizien	Kolomea
			Krems-	
Linz—Klaus-Steyrling (66 km)	—	Linz	Oberösterreich	Stadt
dto.	54	Kirchdorf	„	Kirchdorf
Unter-Rohr—Bad Hall (8 km)				
dto.	8	Bad Hall	„	Steyr Umg.
			K. k. priv. Lemberg- (im Betriebe der	
Lemberg—Czernowitz—Suczawa	—	Lemberg	Galizien	Stadt Lemberg
dto. (354 km)	139	Stanislau	„	Stanislau
„	194	Kolomea	„	Kolomea
„	270	Czernowitz (Volksgarten)	Bukowina	Stadt Czernowitz
„	354	Suczawa-Itzkany	„	Suczawa
			K. k. priv. Leoben- (im Betriebe	
Leoben—Vordernberg (20 km)	—	Leoben	Steiermark	Leoben
dto.	11	Trofaiach	„	„
„	20	Vordernberg	„	„
			K. k. priv. mähr.	
Zöptau—Hohenstadt (23 km)	10	M.-Schönberg	Mähren	M.-Schönberg
dto.	23	Hohenstadt	„	Hohenstadt
			Mähr.-schlesische	
Olmütz—Jägerndorf—Troppau	—	Olmütz	Mähren	Olmütz
dto. (121 km)	41	Bärn-Andersdorf	„	Sternberg
„	69	Freudenthal	Schlesien	Freudenthal
„	92	Jägerndorf	„	Jägerndorf
„	121	Troppau	„	Troppau
Jägerndorf—Ziegenhals (38 km)	—	Jägerndorf	Schlesien	Jägerndorf
			Mährische Westbahn (im	
Prossnitz—Triebitz (83 km)	—	Prossnitz	Mähren	Prossnitz
dto.	63	M.-Trübau	„	M.-Trübau
			Mori-Riva	
Mori—Arco—Riva (25 km)	3	Mori-Borgata	Tirol	Rovereto
dto.	25	Riva	„	Riva
			Mühlkreis-	
Urfahr—Aigen-Schlägl (58 km)	—	Urfahr	Oberösterreich	Linz Umgebung
dto.	58	Aigen-Schlägl	„	Rohrbach
			K. k. priv. Neu-	
Zauchtel—Neutitschein (10 km)	—	Zauchtel	Mähren	Neutitschein
dto.	10	Neutitschein	„	„

Gemeinde	Gattung des Spitales	Bettenzahl	Zahl der Aerzte / Wundärzte	Zahl der öffentl. Apotheken	Zahl der Haus-Apotheken	Zahl und System der Dampfdesinfections-Apparate
Oderberger Eisenbahn.						
Schönichl	Cholerabaracke	13	1/0	—	—	1 Boll.
Teschen	Choleranothspital des Frauen - Zweigvereines vom roth. Kreuze	24	10/0	3	—	7: 3 Th., 2 Br., 2 Schm.
		—	—	—	—	—
(im Betriebe der k. k. österr Staatsbahnen).						
Kolomea	Gemeinde-Choleraspital	28	2/0	3	—	1 R.
thalbahn.						
Linz	Isolirabtheilung des Krankenhauses	27	34/2	6	—	5: 1 O. Sch, 4 Th.
Kirchdorf	Isolirlocal	6	1/1	1	—	—
Bad Hall	"	8	1/0	1	—	1 Th.
Czernowitz—Jassy-Eisenbahn. k. k. österr. Staatsbahnen).						
Lemberg	Gemeinde-Choleraspital	80	148/23	13	—	12: 11 Rych., 1 H.
Stanislau	"	6	14/6	3	—	1 Rych.
Kolomea	"	28	2/0	3	—	1 Rych.
Czernowitz	Cholera-Isolirlocal	15	6/1	6	—	1 Th.
Itzkany	"	4	1/0	—	1	1 Rych.
Vordernberger Eisenbahn. der Südbahn).						
Leoben	Allg. Krankenhaus	22	10/0	2	—	3: 2 Th., 1 Bac.
Trofaiach	Isolirhaus	2	2/0	—	2	—
Vordernberg	"	3	2/0	1	—	1 Th.
Grenzbahn.						
M.-Schönberg	Isolirtract im städt. Spitale	6	4/2	2	—	2: 1 Th., 1 K. R. H.
Klein-Rasel	Choleraspital	6	2/1	1	—	—
Centralbahn.			in Holitz	Olmütz		
Hodolein	Isolirspital	4	1/0	4	—	—
Bärn-Andersdorf	Isolirpavillon	6	0/2	—	2	1 Th.
Freudenthal	Infectionsabth. des allg. Krankenhauses	8	3/2	1	—	1 Th.
Jägerndorf	Cholerabaracke	12	4/2	2	—	1 Th.
Troppau	Choleranothspital	18	20/4	3	—	5: Fl. O. Sch., Th., K. R. H., Br.
Jägerndorf	Cholerabaracke	12	4/2	2	—	1 Th.
Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen).						
Prossnitz	Isolirpavillon im Krankenhause	20	8/1	2	—	3: 1 Th., 1 Boll., 1 impr.
M.-Trübau	Isolirtract im Krankenhause	12	3/2	1	—	1 Th.
Localbahn.						
Mori	Choleraspital	3	2/0	1	—	1 Th.
Riva	"	20	5/0	2	—	1 Th.
bahn.						
Urfahr	Isolirlocal	6	3/0	1	—	2 Th.
Aigen	"	2	0/1	1	—	—
titscheiner Localbahn.						
Zauchtel	Isolirbaracke	4	1/0	—	1	—
Neutitschein	Choleranothspital	36	4/2	2	—	3 Th.

Eisenbahnlinie	Kilometer	Abgabestation	Land und politischer Bezirk	
			Oesterr. Local-Eisen-	
Časlau—Zawratetz-Třemoschnitz (17 km)	—	Časlau	Böhmen	Časlau
Krems—Herzogenburg (21 km)	—	Krems	Niederösterreich	Krems
dto.	21	Herzogenburg	„	St. Pölten
Sigmundsherberg-Horn—Hadersdorf	10	Horn	Niederösterreich	Horn
dto. (44 km)	44	Hadersdorf	„	Krems
St. Pölten—Tulln (47 km)	—	St. Pölten	„	St. Pölten
dto.	10	Herzogenburg	„	„
„	19	Traismauer	„	„
„	47	Tulln	„	Tulln
Budweis—Salnau (74 km)	—	Budweis	Böhmen	Budweis
dto.	30	Krumau	„	Krumau
„	67	Oberplan	„	„
Kaschitz—Schönhof—Radonitz (16 km)	16	Radonitz	„	Kaaden
Neusattel—Elbogen (6 km)	6	Elbogen	„	Falkenau
Chodau—Neudeck (14 km)	14	Neudeck	„	Graslitz
Böhm.-Leipa—Niemes (18 km)	—	Böhm. Leipa	Böhmen	Böhm. Leipa
dto.	9	Reichstadt	„	„
„	18	Niemes	„	„
Olmütz—Kosteletz (37 km)	—	Olmütz	Mähren	Olmütz
dto.	22	Namiešt	„	Trebitsch
Sternberg—Hannsdorf—Ziegenhals (58 km)	36	M. Schönberg	„	M. Schönberg
			K. k. priv. Oesterr. deutsche	
Wien—Prag—Tetschen (458 km)				
dto.	—	Wien	Niederösterreich	Stadt Wien
„	6	Jedlesee	„	Korneuburg
„	16	Korneuburg	„	„
„	26	Stockerau	„	„
„	52	Oberhollabrunn	„	Oberhollabrunn
„	101	Znaim	Mähren	Znaim
„	199	Iglau	„	Iglau
„	225	Deutschbrod	Böhmen	Deutsch-Brod
„	279	Časlau	„	Časlau
„	299	Kolin	„	Kolin
„	315	Poděbrad	„	Poděbrad
„	323	Nimburg	„	„
„	373	Melnik	„	Melnik
„	387	Wegstädtl	„	Dauba
„	407	Leitmeritz	„	Leitmeritz
„	458	Tetschen	„	Tetschen
Nimburg—Jungbunzlau (31 km)	—	Nimburg	Böhmen	Poděbrad
dto.	31	Jungbunzlau	„	Jungbunzlau
Schreckenstein—Aussig (3 km)	3	Aussig	Böhmen	Aussig
Deutsch-Brod—Pardubitz—Liebau (200 km)	—	Deutschbrod	Böhmen	Deutsch-Brod
dto.	81	Chrudim	„	Chrudim
„	118	Königgrätz	„	Königgrätz
„	129	Smiřitz	„	Königinhof
„	135	Jaroměř (Josefstadt)	„	„
Chlumetz—Parschnitz (115 km)	—	Chlumetz	Böhmen	Neubydžow
dto.	11	Neubydžow	„	„
„	52	Neupaka	„	Jičin
„	93	Arnau	„	Hohenelbe
„	110	Trautenau	„	Trautenau
Wostroměř—Jičin (18 km)	18	Jičin	Böhmen	Jičin
Trautenau—Johannisbad (11 km)	—	Trautenau	Böhmen	Trautenau
Eisenbrod—Tannwald (19 km)	19	Tannwald	Böhmen	Gablonz
Prag—Mittelwalde (209 km)	—	Prag	Böhmen	Prag
dto.	3	Lieben	„	Karolinenthal
„	6	Wysočan	„	„
„	50	Nimburg	„	Poděbrad
„	58	Poděbrad	„	„
„	118	Königgrätz	„	Königgrätz
„	151	Adlerkosteletz	„	Reichenau
„	179	Geiersberg	„	Senftenberg
Geiersberg—Wildenschwert (14 km)	—	Geiersberg	Böhmen	Senftenberg

Gemeinde	Gattung des Spitales	Bettenzahl	Zahl der Aerzte Wundärzte	Zahl der öffentl. Apotheken	Zahl der Haus-Apotheken	Zahl und System der Dampfdesinfections-Apparate
bahngesellschaft.						
Časlau	Nothspital	5	1/1	1	—	1 Th.
Krems	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	20	8/0	2	—	1 Th.
Herzogenburg	Nothspital	2	2/1	1	—	—
Horn	Isolirpavillon im Bezirkskrankenhause	10	2/1	1	—	1 Th.
Hadersdorf	Nothspital	4	0/1	1	—	—
St. Pölten	„	24	8/2	2	—	1 K. R. H
Herzogenburg	„	2	1/1	1	—	—
Traismauer	„	2	1/0	—	1	—
Tulln	„	18	2/0	1	—	—
Budweis	Choleranothspital	24	3/0	3	—	2 Th.
Krumau	Nothspital	6	5/1	2	—	1 Th.
Ober-Plan	„	3	1/0	1	—	1 Th.
Radonitz	„	1	2/0	1	—	—
Elbogen	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	11	3/0	1	—	1 K. R. H.
Neudeck	Städtisches Krankenhaus	2	2/0	1	—	1 Th.
Böhm. Leipa	Das öffentliche und alte Spital	16	1/0	2	—	1 Th.
Reichstadt	Localspital	12	1/0	—	1	1 impr.
Niemes	Spital	14	1/0	1	—	1 impr.
Olmütz (Hodolein)	Isolirspital	4	1/0	4	—	—
Namiešt	Choleranothspital	20	1/0	1	—	1 impr.
M. Schönberg	Isolirtract im städt. Spitale	6	4/2	2	—	2: 1 Th., 1 K. R. H.
Nordwest- und Süd-Nord-Verbindungsbahn.						
Stadt Wien						
Gr.-Jedlersdorf	Nothspital	8	2/0	1	—	1 Th.
Korneuburg	„	10	4/0	1	—	3: 2 Th., 1 K. R. H.
Stockerau	„	16	2/0	1	—	1 Th.
Oberhollabrunn	„	10	3/0	1	—	1 Th.
Znaim	„	34	8/0	3	—	3: 2 Th., 1 K. R. H.
Iglau	Cholerabaracke	30	2/0	4	—	1 Th.
Deutsch-Brod	Nothspital	6	1/0	1	—	1 Th.
Časlau	„	5	4/1	1	—	1 Th.
Kolin	Isolirspital	8	6/0	2	—	1 Th.
Poděbrad	Nothspital	8	3/0	1	—	1 Th.
Nimburg	„	16	3/0	1	—	2 Th.
Melnik	Oeffentliches Krankenhaus	5	5/0	1	—	2 Th.
Wegstädtl	Nothspital	4	1/1	1	—	1 impr.
Leitmeritz	Allg. Krankenhaus Isolirbaracke	12	10/1	2		3 Th.
Tetschen	Barackennothspital	6	6/0	1	—	1 Th.
Nimburg	Nothspital	16	3/0	1	—	1 Th.
Jungbunzlau	K. und k. Militär-Truppenspital	10	8/0	2	—	1 Th.
Aussig	Infectionsspital beim allg. Krankenhaus	4	2/0	2	—	1 Th.
Deutsch-Brod	Nothspital	6	1/0	1	—	1 Th.
Chrudim	Oeffentliches Krankenhaus	14	3/0	2	—	2 Th.
Königgrätz	Nothspital	?	3/2	1	—	—
Smiřitz	„	3	2/0	1	—	1 impr.
Jaroměř	„	14	4/0	1	—	1 Th.
Chlumetz	„	8	2/0	1	—	2 Th.
Neubydžow	Allg. Krankenhaus	14	4/0	1	—	1 Th.
Neupaka	„	20	1/0	1	—	1 Th.
Arnau	Privatkrankenhaus	14	3/0	1	—	1 Th.
Trautenau	Infectionsspital b. allg. Krankenhause	24	10/0	2	—	1 impr.
Jičin	Oeffentliches Krankenhaus	24	2/0	2	—	1 Th.
Trautenau	Infectionsspital b. allg. Krankenhause	24	10/0	2	—	1 impr.
Tannwald	Isolirabtheilung des allg. Krankenhauses	4	2/0	1	—	1 Th.
Stadt Prag	Allg. Krankenhaus	104	322/6	18	—	16: 15 Th., 1 K. R. H.
Lieben	Gemeindekrankenhaus	10	2/0	1	—	1 Th.
Vysočan	„	10	1/1	1	—	1 Th.
Nimburg	Nothspital	16	3/0	1	—	2 Th.
Podĕbrad	„	8	3/0	1	—	1 Th.
Königgratz	„	?	3/2	1	—	—
Adlerkosteletz	„	8	2/0	1	—	1 Th.
Geiersberg	Isolirspital	5	1/1	—	2	1 Th.
Geiersberg	„	5	1/1	—	2	1 Th.

Eisenbahnlinie	Kilometer	Abgabestation	Land	und politischer Bezirk
Josefstadt—Reichenberg—Seidenberg (163 km)	—	(Josefstadt) Jaroměř	Böhmen	Königinhof
dto.	121	Reichenberg	"	Mag. Reichenberg
"	147	Friedland	"	Friedland
Reichenberg—Gablonz (13 km)	—	Reichenberg	Böhmen	Mag. Reichenberg
dto.	13	Gablonz	"	Gablonz
				Priv. österr.-ungar.
Wien—Brünn—Prag—Bodenbach (540 km)	—	Wien	Niederösterreich	Stadt Wien
dto.	29	Wolkersdorf	"	Korneuburg
"	56	Mistelbach	"	Mistelbach
"	83	Laa	"	"
"	156	Brünn	Mähren	Stadt Brünn
"	246	Böhmisch-Trübau	Böhmen	Landskron
"	271	Chotzen	"	Hohenmauth
"	305	Pardubitz	"	Pardubitz
"	348	Kolin	"	Kolin
"	405	Lieben	"	Karolinenthal
"	410	Prag	"	Mag. Prag
"	477	Raudnitz	"	Raudnitz
"	495	Lobositz	"	Leitmeritz
"	517	Aussig	"	Aussig
"	540	Bodenbach	"	Tetschen
Enzersdorf—Poysdorf (10 km)	10	Poysdorf	Niederösterreich	Mistelbach
Grussbach—Schönau—Znaim (26 km)	26	Znaim	Mähren	Stadt Znaim
Brünn—Segengottes—Okřiško (76 km)	—	Brünn	Mähren	Stadt Brünn
dto.	64	Trebitsch	"	Trebitsch
Brünn—Vlarapass (164 km)	—	Brünu	Mähren	Stadt Brünn
dto.	63	Gaya	"	Gaya
"	117	Ungarisch-Brod	"	Ung.-Brod
Brünn—Tischnowitz (29 km)	—	Brünn	Mähren	Stadt Brünn
dto.	29	Tischnowitz	"	Brünn Umgebung
Böhm.-Trübau—Olmütz (87 km)	—	Bömisch-Trübau	Böbmen	Landskron
dto.	42	Hohenstadt	Mähren	Hohenstadt
"	87	Olmütz	"	Olmütz
Rudelsdorf—Landskron (5 km)	5	Landskron	Böbmen	Landskron
Klein-Schwechat—Götzendorf—Mannersdorf (31 km)	—	Klein-Scbwechat	Niederösterreich	Bruck a. d. L.
dto.	12	Fischamend	"	"
"	31	Mannersdorf	"	"
Cbotzen—Halbstadt (91 km)	—	Chotzen	Böhmen	Hohenmauth
dto.	61	Nachod	"	Neustadt a. M.
"	91	Halbstadt	"	Braunau
Halbstadt—Mittelsteine (24 km)	—	Halbstadt	Böbmen	Braunau
Chotzen—Leitomischl (24 km)	—	Chotzen	Böhmen	Hohenmauth
dto.	8	Hohenmauth	"	"
"	24	Leitomischl	"	Leitomischl
Lobositz—Libochowitz (14 km)	—	Lobositz	Böhmen	Leitmeritz
dto.	14	Libochowitz	"	Raudnitz
Wien—Bruck a. d. L. (42 km)	—	Wien	Niederösterreich	Magistrat Wien
dto.	14	Himberg	"	Bruck a. d. L.
"	20	Grammat-Neusiedl	"	Wr.-Neustadt
"	42	Bruck an der Leitha	"	Bruck a. d. L.
Bruck a. d. L.—Hainburg (20 km)	—	Bruck an der Leitha	Niederösterreich	Bruck a. d. L.
dto.	20	Hainburg	"	"
				Salzkammergut-
Ischl—St. Wolfgang—Salzburg (60 km)	60	Salzburg	Salzburg	Salzburg
				Steyrthal-
Steyr—Garsten—Agonitz (32 km)	—	Steyr	Oberösterreich	Stadt Steyr
Pergern—Bad Hall (16 km)	16	Bad Hall	Oberösterreich	Steyr Umg.

Gemeinde	Gattung des Spitales	Bettenzahl	Zahl der Aerzte Wund-ärzte	Zahl der öffentl. Apotheken	Zahl der Haus- Apotheken	Zahl und System der Dampfdesinfections-Apparate
Jaroměř	Nothspital	14	4/0	1	—	1 Th.
Reichenberg	Isolirpavillon des allg. Krankenhauses	16	20/2	3	—	2: 1 Fl., 1 Th.
Friedland	Privat-Krankenhaus	12	5/0	1	—	1 Th.
Reichenberg	Isolirpavillon des allg. Krankenhauses	16	20/2	3	—	2: 1 Fl., 1 Th.
Gablonz	Isolirabtheilung des Krankenhauses	26	8/1	1	—	2: K. R. H., Th.
Staatseisenbahn-Gesellschaft.						
Stadt Wien						
Wolkersdorf	Nothspital	7	1/0	1	—	1 Th.
Mistelbach	„	8	2/1	1	—	2 K. R. H.
Laa	„	14	2/1	1	—	1 Th.
Stadt Brünn	Epidemiespital	350	68/6	9	—	4: 2 Th., 2 Schm.
Böhm.-Trübau	Nothspital	4	2/0	1	—	—
Chotzen	Isolirlocal	2	2/0	1	—	1 Th.
Pardubitz	Nothspital	6	2/0	2	—	1 Th.
Kolin	Isolirspital	8	6/0	2	—	1 Th.
Lieben	Gemeinde-Krankenhaus	10	2/0	1	—	1 Th.
Stadt Prag	K. k. allg. Krankenhaus	104	322/6	18	—	16: 15 Th., 1 K. R. H.
Raudnitz	Isolirpavillon des Krankenhauses	6	5/0	1	—	1 Th.
Lobositz	Infectionsspital	6	3/0	1	—	1 Th.
Aussig	Infectionsspital beim Krankenhause	4	2/0	2	—	1 Th.
Bodenbach	Krankenhaus	6	4/0	1	—	1 Th.
Poysdorf	Nothspital	6	2/0	1	—	—
Znaim	Choleranothspital	34	8/0	3	—	3: 2 Th., 1 K. R. H.
Stadt Brünn	Epidemiespital	350	68/6	9	—	4: 2 Th., 2 Schm.
Trebitsch	Choleranothspital	30	5/1	1	—	1 Th.
Stadt Brünn	Epidemiespital	350	11	11	—	4: 2 Th., 2 Schm.
Gaya	Choleranothspital	25	4/0	1	—	1 impr.
Ung.-Brod	„	9	4/1	1	—	1 Th.
Stadt Brünn	Epidemiespital	350	11	11	—	4: 2 Th., 2 Schm.
Tischnowitz	Isolirlocale	8	1/0	1	—	1 Th.
Böhm.-Trübau	Nothspital	4	1/0	1	—	2 Th.
Kl.-Rasel, Hohenstadt	Choleraspital	6	2/1	1	—	—
			in Holitz	Olmütz		
Hodolein, Olmütz	„	4	1	4	—	—
Landskron	Nothspital	4	1/0	1	—	2 Th.
Kl.-Schwechat	Nothspital	12	2/1	1	—	1 Th.
Fischamend	„	6	1/0	1	—	1 Th.
Mannersdorf	„	5	0/1	1	—	1 impr.
Chotzen	Isolirlocal	2	2/0	1	—	2 Th.
Nachod	Nothspital	23	4/0	1	—	1 Th.
Halbstadt	Barackennothspital	4	2/0	—	2	1 impr.
Halbstadt	„	4	2/0	—	2	1 impr.
Chotzen	Isolirlocal	2	2/0	1	—	1 Th.
Hohenmauth	Allg. Krankenhaus	10	6/0	1	—	2 Th.
Leitomischl	Oeffentl. Krankenhaus und Nothspital	4	6/0	2	—	2 Th.
Lobositz	Infectionsspital	6	3/0	1	—	1 Th.
Libochowitz	Nothspital	4	2/1	1	—	—
Stadt Wien						
Himberg	Nothspital	5	2/0	1	—	1 Th.
Grammat-Neusiedl	Choleraspital der Spinnerei	12	1/0	—	1	1 Th.
Bruck a. d. L.	Nothspital	12	2/1	1	—	1 Th.
Bruck a. d. L.	„	12	2/1	1	—	1 Th.
Hainburg	„	18	1/1	1	—	1 Th.
Localbahn-Gesellschaft.						
Salzburg	Epidemiespital	30	23/4	4	—	1 K. R. H.
Bahn.						
Steyr	Isolirabtheilung	8	9/3	3	—	2 Th.
Bad Hall	Isolirlocal	8	1/0	1	—	1 Th.

Eisenbahnlinie	Kilometer	Abgabestation	Land und politischer Bezirk	
				K. k. privilegirte
Wien—Triest (589 km)	—	Wien	Niederösterreich	Stadt Wien
dto.	10	Liesing	„	Hietzing
„	16	Mödling	„	Baden
„	27	Baden	„	„
„	49	Wr. Neustadt	„	Stadt Wr.
„	63	Neunkirchen	„	Neunkirchen
„	75	Gloggnitz	„	„
„	130	Mürzzuschlag	Steiermark	Bruck a. M.
„	171	Bruck a. M.	„	„
„	204	Peggau	„	Graz Umg.
„	224	Graz	„	Stadt
„	248	Wildon	„	Leibnitz
„	260	Leibnitz	„	„
„	271	Spielfeld	„	„
„	290	Marburg	„	Stadt
„	357	Cilli	„	„
„	414	Littai	Krain	Littai
„	445	Laibach	„	Stadt
„	497	Rakek	„	Loitsch
„	522	St. Peter	„	Adelsberg
„	574	Nabresina	Küstenland	Sessana
„	589	Triest	„	Stadt
Nabresina—Cormons (50 km)	—	Nabresina	Küstenland	Sessana
dto.	38	Görz	„	Stadt
„	50	Cormons	„	Gradisca
St. Peter—Fiume (63 km)	—	St. Peter	Krain	Adelsberg
Marburg—Franzensfeste	—	Marburg	Steiermark	Stadt
dto. (377 km)	76	Prävali	Kärnten	Völkermarkt
„	127	Klagenfurt	„	Stadt
„	166	Villach	„	Villach
„	202	Spittal a. Dr.	„	Spittal
„	233	Greifenburg	„	„
„	270	Lienz	Tirol	Lienz
„	312	Innichen	„	„
„	335	Bruneck	„	Bruneck
Bruck—Leoben (16 km)	—	Bruck a. M.	Steiermark	Bruck a. M.
dto.	16	Leoben	„	Leoben
Kufstein—Ala (302 km)	—	Kufstein	Tirol	Kufstein
dto.	14	Wörgl	„	„
„	47	Schwaz	„	Schwaz
„	73	Innsbruck	„	Stadt
„	137	Sterzing	„	Brixen
„	168	Brixen	„	„
„	207	Bozen-Gries	„	Bozen Umg.
„	228	Neumarkt-Tramin	„	„
„	262	Trient	„	Stadt
„	286	Rovereto	„	Stadt
„	302	Ala	„	Rovereto Umg.
Spielfeld—Luttenberg (57 km)	—	Spielfeld	Steiermark	Leibnitz
dto.	12	Murek	„	Radkersburg
„	39	Bad Radein	„	Luttenberg
„	57	Luttenberg	„	„
Wien—Pottendorf—Wr. Neustadt (54 km)	—	Wien	Niederösterreich	Stadt
dto.	46	Ebenfurth	„	Wr. Neustadt Umg.
„	54	Wr. Neustadt	„	Stadt
Grammat-Neusiedl—Pottendorf—Landegg (19 km)	—	Grammat-Neusiedl	„	Wr. Neustadt
Pragerhof—Csakathurn	19	Pettau	Steiermark	Stadt
dto. (61 km)	41	Friedau	„	Pettau Umg.
Preding-Wieselsdorf—Stainz (11 km)	11	Stainz	Steiermark	Deutschlandsberg

Gemeinde	Gattung des Spitales	Bettenzahl	Zahl der Aerzte / Wundärzte	Zahl der öffentl. Apotheken	Zahl der Haus-Apotheken	Zahl und System der Dampfdesinfections-Apparate
Südbahn-Gesellschaft.						
Wien	K. k. Kaiser Franz Josef-Spital					
Liesing	Nothspital	12	2/0	1	—	1 Th.
Mödling	Epidemiespital	17	9/0	2	—	1 K. R. H.
Baden	„	32	13/0	2	—	1 K. R. H.
Neustadt	Choleraspital und Cholerabaracke	20†15	13/2	3	—	6: 4 Th., 1 Bac., 1 impr.
Neunkirchen	Isolirspital	20	5/1	1	—	1 Th.
Gloggnitz	„	12	2/1	1	—	1 Th.
Mürzzuschlag	Isolirabth. des allg. Krankenhauses	38	3/1	1	—	1 Th.
Bruck a. M.	„ „ „ „	22	4/0	1	—	2 Th.
Peggau	Gemeindespital	6	1/0	—	1	—
Graz	Städtisches Isolirhaus	20	190/22	14	—	1 O. Sch.
Wildon	Choleranothspital	4	1/1	1	—	1 Th.
Leibnitz	Isolirhaus der Gemeinde	5	2/1	1	—	1 Th.
Spielfeld	Choleranothspital	2	1	—	1	—
Marburg	Isolirabth. des allg. Krankenhauses	10	13/2	3	—	1 Th.
Cilli	„ „ „ „	25	8/0	2	—	2: Th., K. R. H.
Littai	Choleranothspital	2	1/1	1	—	—
Laibach	Choleraspital	40	18/3	5	—	7 Th.
Rakek	Choleranothspital	6	1/1	—	1	—
St. Peter	Choleraspital	6	—	—	—	1 impr.
Nabresina	„	3	1/0	—	1	—
Triest	Choleraabth. des allg. Krankenhauses	71	108/6	—	6	6: 1 N., 4 Th., 1 impr.
Nabresina	Choleraspital	3	1/0	—	1	—
Görz	Choleraabth. des allg. Krankenhauses	20	11/3	5	—	1 Th.
Cormons	Choleraspital	6	2/0	—	2	1 Th.
St. Peter	Nothspital	6	—	—	—	1 impr.
Marburg	Isolirabth. des allg. Krankenhauses	10	13/2	3	—	1 Th.
Prävali	Cholerabaracke	4	2/0	—	1	—
Klagenfurt	Choleraspital	40	21/2	4	—	1 K. R. H, 2 Th.
Villach	Infectionstract des allg. Krankenh.	18	8/1	2	—	1 Kom., 1 Th., 1 impr.
Spittal	Cholerabaracke	2	3/0	1	—	—
Greifenburg	„	2	1/0	—	1	—
Lienz	Choleranothspital	6	3/0	1	—	1 Th.
Innichen	„	4	1/0	1	—	1 Th.
Bruneck	Epidemiespital	16	2/1	1	—	1 Th.
Bruck a. M.	Isolirabth. des allg. Krankenhauses	22	4/0	1	—	2 Th.
Leoben	„ „ „ „	22	10/0	2	—	3: 2 Th., 1 Bac.
Kufstein	Isolirhaus des allg. Krankenhauses	8	2/1	1	—	1 Th.
Wörgl K.	Choleranothspital	4	1/0	—	1	—
Schwaz	Epidemiespital des allg. Krankenh.	5	3/1	1	—	2 Th.
Innsbruck	Städtisches Epidemiespital	12	52/0	5	—	1 Kaisersl.
Wiesen	Choleranothspital	16	2/0	1	—	—
Brixen	Epidemiespital	18	4/1	2	—	1 Th.
Zwölfmalgreien	Nothspital	50	12/0	3	—	1 Br.
Neumarkt	„	15	1/0	1	—	—
Trient	Nothspital S. Lorenzo	24	21/1	6	—	1 O. Sch.
Rovereto	Choleraspital	12	5/0	4	—	1 Th.
Ala	„	3	3/0	2	—	1 Th.
Spielfeld	Choleranothspital	5	2/1	1	—	1 Th.
Murek	Gemeinde-Isolirspital	3	1/1	1	—	—
Radein	„	2	1/0	—	1	—
Luttenberg	Isolirhaus	10	3/0	1	—	1 K. R. H.
Wien	K. k. Kaiser Franz Josef-Spital					
Ebenfurth	Nothspital	16	1/0	—	1	1 Th.
Wr. Neustadt	Choleraspital und Cholerabaracke	20†15	3/2	3	—	4 Th., 1 Bac., 1 impr.
Grammat-Neusiedl	Choleraspital d. Marienthaler Spinnerei	12	1/0	—	1	1 Th.
Pettau	Isoliranstalt des allg. Krankenhauses	24	4/2	2	—	2 Bac.
Friedau	Isolirhaus der Gemeinde	5	1/0	—	—	1 Th.
Stainz	Choleranothspital	4	2/0	1	—	1 Th.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Verladegeleise in der Station Vrbno: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Laun hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung eines neuen Verladegeleises in der Station Vrbno für den 6. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 11.547.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Veränderung in Kapfenberg.) An Stelle eines abgetragenen Signalhauses nächst der Station Kapfenberg wurde ein Wächterhaus nebst Nebengebäude hergestellt. [4. Juni, Z. 29.529.]

— (Abschlussschranken und Wächterhütte nächst Judendorf.) Bei der Wegübersetzung in km 203·05 nächst der Station Judendorf wird eine Unterkunftshütte für den Wächterposten aufgestellt. Die Bedienung der bei dieser Wegübersetzung bestehenden Abschlussschranken erfolgt vom Standorte des rechtsseits der Bahn aufzustellenden Antriebständers mittelst Zugvorrichtung. [22. Mai, Z. 27.260.]

— (Linie Kufstein—Ala: Anbau an das königl. bayer. Frachtenmagazin.) Behufs Vergrösserung der Diensträume für den bayerischen Güterverkehr wird in der Station Kufstein ein Anbau an das kgl. bayer. Gütermagazin hergestellt. [10. Juni, Z. 31.022.]

Steyrthalbahn. (Linie Steyr-Garsten—Agonitz: Schleppgeleise zur Station Aschach.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 19. April durchgeführten politischen Begehung wurde für das Schleppgeleise vom Holzplatze des Mühlenbesitzers Rupert Wochenalt zur Station Aschach der Bauconsens ertheilt. [5. Juni, Z. 29.672.]

Kremsthalbahn. (Eiskeller in Unterrohr.) In der Station Unterrohr wird für Zwecke des Restaurationsbesitzers ein Eiskeller hergestellt. [10. Juni, Z. 31.023.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der schmalspurigen Eisenbahnlinie Lambach—Gmunden-Seebahnhof und auf der Staatsbahnlinie Steindorf—Braunau am Inn.) Das k. k. Handelsministerium hat bei dem Umstande, als die Construction des Oberbaues auf den Staatsbahnlinien Lambach—Gmunden-Seebahnhof und Steindorf—Braunau am Inn die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beabsichtigte Einführung einer erhöhten Fahrgeschwindigkeit zulässt und auf der erstgenannten schmalspurigen Linie auch die Fahrbetriebsmittel der für die Personenbeförderung dienenden Züge mit continuirlichen Bremsen ausgerüstet worden sind, die geplante Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei den beiden genannten Linien auf 30 km per Stunde unter der Voraussetzung gestattet, dass bei frequenten oder nicht gut sichtbaren Wegübersetzungen die üblichen Markirblöcke angebracht werden. [Z. 19.919.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Betriebserleichterungen für die Fortsetzungsstrecke Gablonz a/N.—Tannwald.) Das Handelsministerium hat für den Betrieb der zu eröffnenden Fortsetzungsstrecke Gablonz a/N.—Tannwald der Localbahn Reichenberg—Gablonz a/N. die nachstehenden Erleichterungen gegenüber den bestehenden Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) gewährt:

1. Bei jenen Zügen mit Personenbeförderung, welche mit Vacuumbremse oder Dampfheizung versehen sind, dürfen die Güterwagen unter der Bedingung hinter den Personenwagen eingereiht werden, dass die Bestimmung des Punktes 65, alin. 1, der vorbezogenen Grundzüge hinsichtlich der Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen der Maschine, bezw. dem Tender, und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen stets eingehalten wird, und dass das Bruttogewicht der hinter die Personenwagen einzureihenden Güterwagen 100 t nicht übersteigt.
2. Die Anbringung einer Signalleine kann unterbleiben, wenn der auf dem ersten Bremsposten befindliche Zugbegleiter sich mit dem Maschinenführer mittelst eines Signalhornes von ausgiebigem Tone verständigen kann.
3. Die Beseitigung von Schneehindernissen darf mittelst Schneepflügen geschehen, welche an den beiden Stirnseiten der Maschine anmontirt sind.
4. Bezüglich des zu gestattenden Bremsausmasses sind Seitens der betriebsführenden Verwaltung vorerst entsprechende Anträge zu stellen.
5. Rücksichtlich der Ausstattung der neu zu eröffnenden Fortsetzungsstrecke mit Rettungsapparaten sind die Erlässe des Handelsministeriums vom 23. Jänner 1889, Z. 49.646 ex 1887 (Vrdgs.-Bl. Nr. 18), und vom 11. Juni 1889, Z. 19.579 (Vrdgs.-Bl. Nr. 72) massgebend, und wegen Erlangung allfälliger Erleichterungen die entsprechenden Anträge im Sinne des letztbezogenen Erlasses zu stellen.
6. Das Hinausschieben von Wagen mit Menschenkräften oder Locomotiven aus Stationen auf die offene Strecke zum Zwecke einer dort zu vollführenden Beladung oder Entladung ist, wo es die Neigungsverhältnisse gestatten, unter Anwendung entsprechender Vorsichtsmassregeln zulässig.
   Als solche Vorsichtsmassregeln werden insbesondere bezeichnet, dass beim Hinausschieben der Wagen ein mit den nöthigen Signalmitteln ausgerüsteter, verlässlicher Bote auf eine stets einzuhaltende Entfernung von 300 m vorauszugehen hat, uud dass die Wagen, während dieselben auf der Strecke stehen, vorschriftsmässig gedeckt und gegen Entrollen entsprechend gesichert werden.
7. Endlich wird rücksichtlich des Güterverkehres die Ausschliessung der Beförderung explosiver Gegenstände, unter Vorbehalt der Verpflichtung zur eventuellen Beförderung militärischer Sendungen, bewilligt. [22. Juni, Z. 30.653.]

Schleppbahn von der Station Eisenberg zum Ellyschachte. (Locomotivprüfung.) Am 2. Juni fand am Bahnhofe in Wiesa die technisch-polizeiliche Prüfung der auf der Schleppbahn von der Station Eisenberg zum Ellyschachte zu verwendenden Tenderlocomotive statt. Die Maschine trägt den Namen Ellygrube und wurde im Jahre 1893 in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München neu erbaut und ist mit der Fabrikationsnummer 2962 versehen. Der Kessel hat laut Certificat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die Locomotive besitzt im Ganzen zwei miteinander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Maschine, System Krauss, hat aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend uud geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel, dessen Bethätigung der Fahrtrichtung entgegengesetzt erfolgen muss. Das Kesselgewicht wird durch vier Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit fixem Blaserohr, Hilfsgebläse, Kappenfunkenfänger, zwei saugenden Injectoren, Sandstreuapparat, Wurfbremse und einen schwach conischen Rauchfang. Die Spurweite ist normal und beträgt das Totalgewicht der Locomotive im Ganzen 16 t. Bei der mit dieser Locomotive auf der 2·8 km langen Strecke der genannten Schleppbahn, sowie auf der 12·1 km langen Strecke Eisenberg—Wiesa der k. k. Staatsbahnen unternommenen Probefahrten wurde eine maximale Geschwindigkeit von 36 km und eine durchschnittliche von 26 km per Stunde erreicht, so dass aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand obwaltete, die vorbeschriebene Maschine auf der genannten Schleppbahn zu verwenden. [Z. 33.973.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 17. Juni, Z. 40.560, die seinerzeit mit Erlass vom 9. August 1893, Z. 54.549, dem Szegszarder Einwohner Ludwig Leopold im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Szegszárd der Flügelbahn Sárbogárd - Szegszárd der Hauptlinie Budapest — Sárbogárd — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram) — Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der gleichnamigen Station der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abzweigende und diese über Öcsény und die Gemarkung der Gemeinde Dées (Comitat Tolna) in der Station Báttaszék mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Dombovár—Báttaszék verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101 ex 1893, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Technisch-polizeiliche Begehung neu gelegter Doppelgeleise.) Am 20. Juni fand unter Führung des Ministerialsecretärs Josef Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Municipalbehörden, die technisch-polizeiliche Begehung jener Strecken des gesellschaftlichen Betriebsnetzes statt, innerhalb welcher neuester Zeit ein zweiter Geleisestrang gelegt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65). Die Commission constatirte, dass die mit Canalleitung neu gebauten Linien in vollkommen betriebsfähigem Zustande sind, und wurden dieselben sofort dem Verkehre übergeben.

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. (Ausbau der Linie Gurahoncz-Józszászhely—Nagyhalmágy.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, d. i. der Linien Arad—Szeged, Mezöhegyes—Kétegyháza, Uj-Szent-Anna—Kétegyháza, Arad-Gurahoncz-Józszászhely und Borosjenö—Csermö hat in ihrer am 19. Juni abgehaltenen Directionssitzung den Beschluss gefasst, eine von der Endstation Gurahoncz-Józszászhely der Linie Arad—Gurahoncz-Józszászhely aus in deren Fortsetzung in nordöstlicher Richtung bis Nagyhalmágy (Comitat Hunyád, Siebenbürgen) führende normalspurige Linie zu erbauen. — In derselben Sitzung wurde ferner die Erweiterung der den gegenwärtigen Verkehrsansprüchen nicht mehr entsprechenden Station Kis-Jenö-Erdöhegy der gesellschaftlichen Linie Kétegyhaza—Uj-Szent-Anna, ferner die bei der Arader Waggonbau-Gesellschaft Waitzer zu effectuirende Bestellung von 40 Intercommunicationswagen II. Classe und von 50 derartigen Wagen III. Classe beschlossen.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der Name der Endstation Polgár der Localbahn Füzesabony—Ohát-Kócs—Polgár auf Tisza-Polgár und jener der Halte- und Verladestelle Breznicza der Linie Eszék—Našic der Slavonischen Localbahnun auf Breznicza-Njemacka umgeändert werde.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einführung neuer Schnellzüge und Vermehrung der Anschlüsse.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass während der Badesaison, d. i. vom 15. Juni bis 15. September, auf derselben ausser den ab 1. Mai zwischen Oderberg und Poprád-Felka in Verkehr gesetzten Schnellzügen auch zwischen Poprád-Felka und Kaschau je zwei Schnellzüge in jeder Richtung im directen Anschlusse an die betreffenden Schnellzüge der kgl. Ungar. Staatsbahnen nach, bezw. von Budapest verkehren, und zwar je ein Tages- und ein Nachtschnellzug mit entsprechendem Gegenzuge. Diese Schnellzüge führen in der Regel nur directe Wagen I. und II. Classe (die Nachtschnellzüge ausserdem Schlafwagen I. und II. Classe) und finden diese Züge in sämmtlichen Abzweigstationen directen Anschluss, und zwar: in Abos nach, bezw. von Eperjes in Margitfalu nach und von Szomolnok-Kuta, in Igló die Nachtschnellzüge nach, bezw. von Löcse und in Poprád-Felka nach, bezw. von Szepesbéla-Barlangliget. Die diesjährige Fahrordnung der zwischen Oderberg und Poprád-Felka verkehrenden Schnellzüge erfuhr insoferne gegen die vorjährige eine Verbesserung, als diese Züge auch in Zsolna von und nach Budapest und Wien directe Schnellzugsanschlüsse haben, ausserdem wurde bei diesen Zügen die Einrichtung getroffen, dass dieselben in der Zeit vom 15. Juni bis 15. September auch zwischen Budapest und Poprád-Felka, sowohl über Ruttka, als auch über Zsolna, directe Wagen I. und II. Classe führen werden; ferner wird bei diesen Schnellzügen vom 1. Juli angefangen zwischen Ruttka und Poprád-Felka auch ein Speisewagen, Eigenthum der Kaschau-Oderberger Bahn, verkehren. Bezüglich der diesjährigen Fahrordnung der anderen Personen führenden Züge wird bemerkt, dass diese Züge nach allen Richtungen günstige Anschlüsse haben, wobei hervorgehoben wird, dass durch die Späterlegung der Abfahrt des Nachtpersonenzuges Nr. 9 ab Oderberg auf 8 Uhr Abends an den von Berlin und Breslau kommenden Schnellzug Nr. 2 ein directer Anschluss nach Kaschau und via Zsolna nach Budapest erstellt wurde.

Projectirte Localbahn Versecz-Kubin. (Constituirende Generalversammlung.) Am 11. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Obergespans Victor Molnár des Temeser Comitates, als Präses des Comitats-Eisenbahn-Comités, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten und bereits concessionirten Localbahn Versecz-Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 und 54) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Comité über die erfolgten Trassirungsarbeiten etc., sowie die Sicherstellung der Finanzirung zur Verlesung. Diesem Berichte zufolge zweigt die 86·5 km lange Linie von der Station Versecz der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen, ferner der projectirten Linien Versec—Moriczföld und Versecz—Lugos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22, Vorconcession a, b) ab und verbindet diese über Vlajkovecz, Retisova, Ulma, Nikolincze, Károlyfalva, Alibunár, Petrovoszelo, Mramorak und die Gemarkung der Gemeinde Deliblat mit dem vor Kurzem neu errichteten und dem Bahnanschlusse entsprechend hergestellten Umschlagsplatze Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54), ist daher nicht nur von wirthschaftlicher, sondern auch von cultureller und strategischer Bedeutung. Neben dem Körnerbau wird in der ganzen Gegend Weinbau und Schweinezucht betrieben; in der jenseits der Donau, Kubin gegenüber liegenden Stadt Semendria, mündet die Moravathalbahn, welche das gleichnamige Thal Serbiens durchschneidet, so dass dem Handel mit Serbien eine neue Verkehrslinie eröffnet wird. Der Bau der Eisenbahn wird durch den Concessionär Michael Pollacsek gegen Ueberlassung der Stammactien-Beiträge und der Prioritätsactien ausgeführt. Das Actiencapital beträgt 6,935.000 Kronen und wird durch Emission von 3390 Stück Stammactien und 9880 Stück Prioritätsactien auf je 500 Kronen lautend, beschafft. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes erfolgten die Wahlen in den Directions- und Aufsichtsrath, sowie in das Executiv-Comité. Obergespan Victor Molnár wurde zum Präsidenten und Gustav Erhardt zum Vicepräsidenten des Directionsrathes gewählt.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung directer Wagen im Verkehre zwischen Budapest und Franzensfeste ab Budapest Ostbahnhof der kgl. Ung. Staatsbahnen.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass zur Bequemlichkeit des von Budapest nach Kärnten und Tirol und vice versa reisenden Publicums nebst den zwischen Budapest Südbahnhof und Innsbruck bei den Schnellzügen in Verkehr stehenden directen Personenwagen I. und II. Classe vom 25. Juni an bis Ende August auch noch von Budapest Ostbahnhof aus nach Franzensfeste und vice versa ein directer Wagen I. und II. Classe den Schnellzügen beigegeben werde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monate März.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März ergibt für die 70 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.057·97 km, Folgendes:

Im Monate März betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 27,631.263 Mark oder 3,975.516 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 740 Mk. oder 15·26 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 70,853.212 Mk. oder 429.991 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1867 Mk. oder 1·84 pCt. weniger als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende März betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 279,884.559 Mark oder 14,836.415 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9309 Mk. oder 4·28 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 726,502.519 Mk. oder 29,188.520 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 23.734 Mk. oder 2·86 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 12,703.343 Mk. oder 1,375.318 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1795 Mk. oder 10·80 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 28,644.414 Mk. oder 606.395 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4002 Mk. oder 0·98 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Italien. (Linie Tortona — Castelnuovo Scrivia.) Die Concession für diese normalspurige Localbahn ist im Jänner auf 90 Jahre der Gesellschaft ertheilt worden. Der Bau soll in Jahresfrist fertiggestellt sein. Die von der Gesellschaft erlegte Caution beträgt 45.000 L.; der Staat hingegen hat eine Subvention von 2500 L. pro Kilometer für die 9 km lange Linie auf die Dauer von 50 Jahren zugestanden. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Rom.

— (Kosten der Ergänzungsbahnen.) Als Nachtrag zum Gesetze vom April 1892, welches nach den damaligen Verhältnissen 150 Millionen Lire für den Ausbau der Ergänzungs-Linien und Strecken auf die vier Jahre von 1893/94 bis 1896/97 bestimmte und deren Einstellung in die jährlichen Staatshaushalts-Uebersichten anordnete, ist Seitens der betheiligten Minister ein Gesetzentwurf auf Erhöhung obiger Summe um 97,000.000 L. für vorgenannte Zeit eingebracht, sachlich begründet und befürwortet worden. Die Begründung führte aus, dass die seinerzeit von den einzelnen Landestheilen verlangten und thatsächlich erforderlichen Ergänzungs-Bahnbauten nach gesetzlicher Genehmigung, bezw. den Beschlüssen der Volksvertretung einen grösseren Umfang angenommen hätten, als mit dem Rahmen der vor zwei Jahren ausgeworfenen Summen verträglich war und dass in vielen Fällen eine möglichste Beschleunigung der Ausführung erwünscht wäre. Die hiedurch hervorgerufenen Erhöhungen von zusammen 97,200.000 L. liessen die Vertheilung der Beträge in nachstehender Art als angezeigt erscheinen:

für 1893/94: 75,000.000 L.,
für 1894/95: gleichfalls 75,000.000 L.,
für 1895/96: 50,000.000 L. und
für 1896/97: 47,200.000 L.

Für 1893/94 würde damit die wünschenswerthe Nachtragsregelung geboten sein, während allgemein die Ergänzungsbauten nach Eröffnung von Bahnlinien gemäss der besonderen Abmachungen mit den grossen Betriebsgesellschaften zu behandeln seien und ausserhalb der Grenzen des vorliegenden Gesetzentwurfes fielen.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Asch-Rossbach. (Generalversammlung.) Am 6. Juni wurde unter Vorsitz des Obmannes des Gesellschafts-Vorstandes, k. k. Hofrath Dr. Ferdinand Zehetner, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretär Dr. Carl Freiherr v. Banhans, die achte ordentliche Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Asch-Rossbach abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 3400 Actien mit 136 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen die Gesammteinnahmen 31.829 fl. 69 kr. (gegen 30.089 fl. 66 kr. im Jahre 1892). An Investitionskosten wurde der Betrag von 2571 fl. 48 kr. aufgewendet, welcher aus dem gesellschaftlichen Reservefond bestritten wurde. Nach dem vorgelegten Rechnungsabschlusse verblieb ein Gebahrungsüberschuss von 11.409 fl. 90 kr. (gegen 10.156 fl. 69 kr. im Vorjahre). Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht sowie den Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Gesellschafts-Vorstande das Absolutorium. Des Weiteren beschloss dieselbe, von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse den Coupon der Prioritäts-Actien mit 5 fl. einzulösen und den Restbetrag von 3339 fl. 90 kr. (gegen 2061 fl. 69 kr. im Vorjahre) an die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die gestundete Betriebskosten-Vergütung abzuführen. Schliesslich wurde das ausscheidende Vorstandsmitglied Eduard Holstein, sowie der bisherige Revisionsausschuss wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Gesellschafts-Vorstandes wurde der k. k. Hofrath Dr. Ferdinand Zehetner neuerdings zum Vorsitzenden gewählt.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. (Generalversammlung.) Am 13. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Alexander Wannisch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirath Dr. Eugen Netoliczka, die achte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Fehring-Fürstenfeld abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 4276 Actien mit 427 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1893 vorgelegten Geschäftsberichte betrugen die der Gesellschaft zu Gute kommenden Netto-Betriebseinnahmen 39.570 fl. 98 kr., hiezu kommen noch an Zinsen und Nebeneinnahmen 739 fl. 8 kr., dann aus dem Vortrage aus dem Vorjahre 545 fl. 25 kr., daher zusammen 40.855 fl. 31 kr. Hievon wurden verausgabt für allgemeine Verwaltungskosten 2624 fl. 41 kr. und für die 10percentige Abnützung und Werthabschreibung von Bureau-Inventargegenständen 13 fl. 80 kr., ferner in Reserve gestellt für Trassenverlegungen, nachträgliche Grundeinlösungen und Entwässerungsbauten 3000 fl. und für die Herstellung von Absperrschranken bei Wegübersetzungen und für Einfriedungen 3500 fl. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss pro 1893 genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse per 31.717 fl. 10 kr., nach Abzug des für die Verlosung von 5 Stück Prioritäts-Actien erforderlichen Betrages von 1000 fl., den Coupon Nr. 9 der Prioritäts-Actien mit 10 fl., d. s. zusammen 29.990 fl., einzulösen und den Rest von 727 fl. 10 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. In den Verwaltungsrath wurde das ausscheidende Mitglied Dr. Leopold Link wiedergewählt. Nach der hierauf vorgenommenen Wiederwahl der bisherigen Functionäre in den Revisions-Ausschuss wurde die Generalversammlung geschlossen.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg. (Generalversammlung.) Am 13. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Alexander Wannisch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirath Dr. Eugen Netoliczka, die zweite ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 6908 Actien mit 690 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1893 vorgelegten Geschäftsberichte betrugen die nach Abzug der Betriebskosten-Vergütung an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen der Gesellschaft zu Gute kommenden Netto-Betriebseinnahmen 23.470 fl. 45 kr.; hiezu kommen an Zinsen 256 fl. 4 kr. und aus dem Vortrage vom Vorjahre 81 fl. 29 kr. Von diesen Beträgen wurden 8870 fl. als die pro 1893 entfallende Rate des Fahrpark-Zinsen- und Amortisations-Pauschals an die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abgeführt und gingen 4606 fl. 15 kr. für allgemeine Verwaltungskosten auf. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss pro 1893 genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium. Hierauf wurde über Antrag des letzteren beschlossen, von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse per 10.331 fl. 63 kr., nach Abzug von 1200 fl. für 6 verloste Prioritäts-Actien, den Coupon Nr. 2 der Prioritäts-Actien lit. A mit 2 fl. 75 kr., d. s. zusammen 9047 fl. 50 kr., einzulösen und den Restbetrag von 84 fl. 13 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Nach erfolgter Wahl des Hans Edler v. Reininghaus, Franz Sedelmayer und Gustav Suschnig, dann der Ersatzmänner Franz Doser und Hermann Runk in den Revisionsausschuss wurde die Generalversammlung geschlossen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 22 (grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag V erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 22 werden aufgehoben:

1. der im April 1890 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 6 a (nicht 11),
2. der im Mai 1890 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 22 nebst Nachtrag I und
3. der im Jänner 1894 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 23.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" ist der XIX. Nachtrag herausgegeben worden.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.)

1. Die 5·07 km lange Strecke Gerusbach—Weissenbach der grosshzgl. Badischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai,
2. die 6·673 km lange Strecke Glambach—Strehlen der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau, welche am 15. Mai, und
3. die 15·91 km lange Strecke Arnstadt—Stadtilm der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt, welche am 15. Juni

dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. Dampfschiffahrts-Unternehmung auf dem Wolfgangsee.

Einführung eines neuen Tarifes für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Vom 15. Juli 1894 an, bezw. mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Ischl Staatsbahnhof—Ischl Localbahnhof gelangt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft, sowie der Dampfschiffahrts-Unternehmung auf dem Wolfgangsee andererseits zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. Juni 1893 aufgehoben wird.

Dieser neue Tarif, welcher Fahrpreise für Wien-Westbahnhof, Gmunden und Aussee nach St. Wolfgang-Markt, St. Gilgen und Mondsee oder umgekehrt, ferner für Gmunden und Aussee nach Salzburg Localbahnhof oder umgekehrt enthält, ist bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 10 kr. zu erhalten.

Wien, am 30. Juni 1894. [529]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes wurde ein Berichtigungsblatt aufgelegt, mit welchem einige undeutlich gedruckte Frachtsätze wiederholt und die nachstehend angeführten Druckfehler mit Giltigkeit vom 21. Juli 1894 berichtigt erscheinen, und zwar:

Seite des Tarifes	Von	Nach	Frachtsatz für	wird berichtigt von	auf
	oder umgekehrt			Heller pro 100 kg	
9	Dassnitz	bis zum Schnittpunkte	ermässigte Eilgüter	117 (undeutlich)	117
13	Aussig (A.T.E.)	Beraun (k. k. St.B.)	ermässigte Eilgüter	234	235
			besonders ermässigte Eilgüter . . .	235	234
26	Teplitz	Hawran	Specialtarif 2	34	36
45	Sebastiansberg	bis zum Schnittpunkte	I. Classe bei 5000 kg	56 (undeutlich)	56
47	Welchau Wickwitz	" " "	gewöhnliche Eilgüter	114	144
48	Bilin (k. k. St.B.)	Altkladno	Classe A bei 5000 kg	11	112

Prag, am 2. Juli 1894 [530]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Anwendung der Cursdifferenzen.

Mit 20. Juli 1894 kommt die im Nachtrag 5 zu Tarif, Theil II, Heft 1, des obbezeichneten Verbandsverkehres, Seite 4, Spalte 2, für den Verkehr zwischen Wien K.F.J.B., Wien-Lagerhaus, Wien K.E.B. und Wien-Donauquaibahnhof einerseits und Jena (Saalbahn und Weimar-Geraer Eisenbahn) andererseits vorgesehene Cursdifferenz von 3 Pfennig pro 100 kg, welche von dem im Nachtrag 2 zum vorerwähnten Tarifhefte, Seite 10 und 11 sub VIII, enthaltenen Frachtsätzen für Jena bis auf Weiteres doppelt abzuziehen ist, auch im Verkehre mit Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.), ferner Wien-Donauuferbahnhof, Jedlesee, Korneuburg, Stadlau und Floridsdorf-Donaufeld zur Einführung.

Wien, am 3. Juli 1894. [531]

Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Personenverkehr Triest-Südbahnhof—Venedig.

Tour- und Retourkarten.

Mit 15. Juli 1894 gelangen obige Retourkarten zum Preise von Francs 32·15 für die I. Classe und I. Schiffplatz und von Francs 26·15 für die II. Classe und I. Schiffplatz zur Einführung, welche zur Tourfahrt via Cormons, zur Retourfahrt per mare, bezw. umgekehrt berechtigen.

Giltigkeit 8 Tage bei allen Zügen und den Schiffen des Oesterr. Lloyd.

Freigepäck 25 kg Triest—Cormons und 30 kg per mare, Cormons—Venedig kein Freigepäck.

Wien, am 30. Juni 1894. [532]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich—Lindau—Vorarlberger Verkehr.

Neue Frachtsätze im Verkehre mit Rossitz.

Mit Giltigkeit vom 10. Juli 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege gelangen im Ausnahmetarif 45 c (für Zucker) des Oesterreich — Lindau — Vorarlberger Tarifes, Theil II, Heft 2 (Seite 248—249), für den Verkehr mit der Station Rossitz (Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn) die nachstehend angeführten Frachtsätze zur Einführung:

Relation	Kreuzer öst. Währ. pro 100 kg
Rossitz—Buchs	125·6
Rossitz—Hard-Fussach	155·6
Rossitz—Lindau	129·6
Rossitz—Lustenau	155·6
Rossitz—St. Margrethen	128·6
Rossitz mit den übrigen Vorarlberger Tarifstationen	150·6

Im Ausnahmetarif 45 b finden bis zur Einführung neuer Frachtsätze im Tarifwege im Verkehre mit der Station Rossitz die für die Station Pardubitz giltigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 45 b Anwendung.

Dagegen tritt die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums Nr. 20 vom 20. Februar 1894, Seite 381 (142) verlautbarte Anwendung der Pardubitzer Frachtsätze für Sendungen des Ausnahmetarifes 45 c in Folge der Einführung der vorstehenden neuen Frachtsätze für Rossitz ausser Wirksamkeit.

Wien, am 3. Juli 1894. [533]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Tarife für den inneren Verkehr, Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Jänner 1893.) Ab 25. Juni werden von Herzogenaurach (Station der Localbahn Erlangen-Herzogenaurach) nach Fürth und Nürnberg C.-B. Milchsendungen als Expressgut zum Satze von 0·45 Mk., bezw. 0·55 Mk. pro 100 kg nach Massgabe der Bestimmungen und des Tarifes für die Beförderung von Milch, Heft A der Verkehrsordnung für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, direct abgefertigt.

Belgisch-Deutscher Verbandsgütertarif. (Theil I, Abth. A, vom 1. Jänner 1893.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni ist der Nachtrag II erschienen: derselbe enthält Aenderungen des Reglements.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif. (Nachtrag IV.) Am 1. Juli gelangte zu dem vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 4 zur Herausgabe. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der einzelnen Abschnitte des Haupttarifes die Einbeziehung verschiedener Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, der Station Mühle Schönau des Directionsbezirkes Bromberg und der Stationen Ahlbeck und Heringsdorf des Directionsbezirkes Berlin in den directen Verkehr, sowie die Aufnahme neuer Ausnahmetarife für überseeische Eisenerze zum Hochofenbetriebe und für Düngemittel (Mist etc., rohe Kalisalze und Düngekalk).

Belgisch-Bayerischer Tarif-Theil II, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen vom 1. Mai 1894. (Neue Frachtsätze für Pferde, Ponies und Fohlen.) In den Tariftabellen A, B und C, Seite 9, 15 und 19, sind in der Spalte für „Pferde und Ponies, sowie Fohlen (im Alter über 1 Jahr) bei Aufgabe von einzelnen Stücken in gewöhnlichen Wagen" die Schnittsätze für 4 Stück zu streichen und dafür einzustellen:

	Seite 9	Seite 15	Seite 19
	Für jedes weitere Stück		
	Francs		
Eger	68·50	70·10	—
Franzensbad	68·10	69·60	—
Furth i. W.	71·50	73·10	—
Kufstein	87·70	89·30	64·90
Passau	79·60	81·30	—
Salzburg	94·60	96·20	72·60
Simbach	85·10	86·70	68·30
Würzburg	33·80	35·40	—

sofern sich die Wagenladungsfrachten nicht billiger stellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachnng angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Publications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aher 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1256	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Chamotte- und Thon-Ziegel, gebrannte Steine und feuerfeste Steine	Nürschan, Station der Böhmischen Westbahn	Lam, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens, mindestens aber für 10000 kg für einen Wagen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894	Theil II, Heft 3 des vom 1. Februar 1894 giltigen Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, Ausnahmetarif Nr. 36	Es besteht kein directer Frachtsatz	0·70 Mark		Im Kartirungswege		
1257	Südbahn-Gesellschaft		K a l k	S a g o r	F r i d a n	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen. Sendungen müssen zum Bau eines neuen Schulhauses in Gross-Sonntag bestimmt und an den Ortsschulrath, bezw. dessen Obmann dortselbst adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1894	L o c a l t a r i f	53 Heller	33 Heller	20 Heller	Im Kartirungswege		
1258	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Zucker aller Art b) Rohzucker	B i s t r i t z a/H.	Riesa-Elbkai	Bei Anfgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		a) 243 Pfge. b) 229 Pfge.		a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg. Bei den Frachtsätzen unter a) beträgt die Conrsdifferenz 1 Pfg. für 100 kg, welche im Sinne der Bestimmungen des „Anhanges“ zum Tarife dermalen doppelt in Abzug zu hringen ist.
					Dresden-Elbkai					a) 219 Pfge. b) 205 Pfge.				
					Schönpriesen-Umschlag					a) 178*) Pfge. b) 164*) Pfge.				
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					a) 183*) Pfge. b) 169*) Pfge.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1259	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Margitfalu	Lanzendorf-Pellendorf	**Auflieferung eines Minimalquantums von 900 Tonnen.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei zu besorgen. Die Sendungen sind mit Routenvorschrift „via Zsolna—Pozsony—Hegyeshalom—Bruck a/L." aufzugeben	Bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Directer Frachtsatz besteht nicht	60·4 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Partei als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1895 einzusenden sind	
1260	**Südbahn-Gesellschaft**		Fette Schweine	Barcs	Wien (Matzleinsdorf) Graz S.B.	Bei Aufgabe in Wagenladungen, und Verwendung von doppelbödigen Wagen bis zu 15·6 m² Ladefläche, insoferne sich die normalen Sätze des Ausnahmetarifes IV d nicht billiger stellen. Im Uebrigen bleiben die einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV in Kraft	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	12870 9048 Heller, incl. ungar. Steuer pro verwendeten doppelbödigen Wagen	Verschieden	Im Kartirungswege		
1261	**Südbahn-Gesellschaft**	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 14 vom 6. Februar l. J., unter fortl. Nr. 346, publicirte ermässigte Frachtsatz für Kohle, mineralische, von Wien (Matzleinsdorf) nach Triest S.B. und Fiume, bezw. vice versa, gilt unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch für solche Transporte von Triest S.B. und Fiume nach Leobersdorf transit.												
1262	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Kohlen, mineralische	Verladestelle Helenenschacht	Elbogen-Stadt	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 4·0	kr. 3·0	kr. 1·0	Im Kartirungswege		
				Hermannschacht	Elbogen-Stadt				5·1	4·0	1·1			
				Verladegeleise Helenenschacht	Elbogen-Neusattel transit				2·6	2·0	0·6			
				Hermannschacht	Elbogen-Neusattel transit				4·0	3·2	0·8			
				Elbogen-Neusattel transit	Elbogen-Stadt				4·8	3·8	1·0			
1263	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Braunstein (Manganerz) aus Position E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Hatna	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 41	kr. 30	kr. 11	Im Kartirungswege		Durch diese Begünstigung werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 2 und Nr. 32 ex 1894, sub Pos. 100, bezw. 639, enthaltenen Ermässigungen ausser Kraft gesetzt
					Krakau transit				111	98	13			
					Oświęcim transit				117	104	13			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 76. **Wien, 7. Juli 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 22. Juni 1894*), betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, durch Concessions-Ertheilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes die Ausführung der nachstehenden Eisenbahnen sicherzustellen, und zwar:

1. von dem in Karlsbad zu schaffenden Centralbahnhofe auf den Donitzer Gründen der Stadtgemeinde Karlsbad über Alt- und Neu-Rohlau, dann unter Einbeziehung einer Theilstrecke der bestehenden Staatsbahnlinie Chodau—Neudek über Bärringen und Platten an die Reichsgrenze in der Richtung gegen Johanngeorgenstadt;
2. von der Station Beneschau der Staatsbahnlinie Wien—Prag nach Wlašim;
3. von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Iglau—Wessely nach Neubystritz;
4. von der Station Zwittau der Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Polička;
5. von der Station Čerčan der Staatsbahnlinie Wien—Prag nach Modřan mit einer Abzweigung von Měchenitz nach Dobříš;
6. von der Station Rakonitz der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn nach Mlatz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Pilsen—Dux;
7. von der vorangeführten Station Rakonitz über Jechnitz nach Pladen zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Pilsen—Dux;
8. von der vorangeführten Station Pladen über Protiwitz (Luditz) nach Buchau;
9. von Protiwitz (Luditz) über Theusing nach Petschau;
10. von der Station Brüsau—Brünnlitz der Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Polička;
11. von der Station Zeltweg der Staatsbahnlinie Wien—Pontafel nach Wolfsberg zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Wolfsberg—Unter-Drauburg;
12. von Unter-Drauburg im Anschlusse an die vorgenannte Staatsbahnlinie und die Südbahn nach Wöllan zur Verbindung mit der bestehenden Localbahn Cilli—Wöllan;
13. von einem Punkte der Südbahnlinie Wien—Triest bei St. Georgen (Grobelno) über Sauerbrunn und Rohitsch zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina;
14. von der Station Neuberg der Staatsbahnlinie Mürzzuschlag—Neuberg über Mürzsteg und Gusswerk nach Mariazell;
15. von der Station Mährisch-Budwitz der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Jamnitz;
16. von der Station Schwarzenau-Zwettl der Staatsbahnlinie Wien—Prag nach Zwettl.

Artikel II.

Die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen sind, mit Ausnahme der schmalspurig auszuführenden Localbahnen Neuhaus—Neubystritz (Z. 3) und Neuberg—Mariazell (Z. 14), normalspurig, und zwar die in ZZ. 1, 11

*) Enthalten in dem am 3. Juli 1894 ausgegebenen XLVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 129.

und 12 bezeichneten Linien Karlsbad—Johanngeorgenstadt, Zeltweg—Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan als Hauptbahnen zweiten Ranges, die übrigen unter ZZ. 2, 4 bis 10, 13, 15 und 16 angeführten Linien als Localbahnen herzustellen. Die in Gemässheit der jeweilig geltenden gesetzlichen Bestimmungen im administrativen Wege für Localbahnen zulässigen Begünstigungen und Erleichterungen finden auf sämmtliche im Vorstehenden angeführten Eisenbahnen volle Anwendung.

Die Concessionsdauer ist mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, zu bemessen.

Artikel III.

Für die im Artikel I, ZZ. 1 bis 4, dann 15 und 16, bezeichneten Eisenbahnen kann bei Ertheilung der Concession vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Percent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote der zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Localbahnen aufzunehmenden Anlehen in den unten folgenden Maximalbeträgen entspricht, so zwar, dass, wenn die jährlichen Reinerträgnisse der vorgenannten Bahnen die für dieselben garantirten Beträge nicht erreichen sollten, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das vom Staate für die obigen Bahnen garantirte jährliche Reinerträgniss wird entsprechend den obigen Anlehen, welche bezüglich der Bahnen Artikel I, ZZ. 1 bis 4, bei der böhmischen Landesbank, bezüglich der Bahnen Artikel I, ZZ. 15 und 16, in der Form von Prioritätsanlehen aufzunehmen sind, bei den einzelnen Eisenbahnen mit nachstehenden Maximalbeträgen festgesetzt:

	Maximalbetrag in Gulden österr. Währ. des Anlehens	der Staatsgarantie
Karlsbad—Johanngeorgenstadt (Artikel I, Z. 1)	2,830.000	119.318
Beneschau—Wlašim (Artikel I, Z. 2)	900.000	37.946
Neuhaus—Neubystritz (Artikel I, Z. 3)	1,000.000	42.162
Zwittau—Polička (Artikel I, Z. 4)	650.000	27.406
Budwitz—Jamnitz (Artikel I, Z. 15)	570.000	24.181
Schwarzenau—Zwettl (Artikel I, Z. 16)	900.000	38.180

Die Dauer der hienach vom Staate zu gewährenden Reinertrags-Garantie wird für die in Artikel I, ZZ. 1 bis 4, bezeichneten Eisenbahnen mit 76 Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, für die in Artikel I, ZZ. 15 und 16, angeführten Localbahnen bis zum Ablaufe des 75 Concessionsjahres festgesetzt.

Für die zu Lasten des Baucapitales zu bestreitende Verzinsung der vorgedachten Prioritätsanlehen in den oben angegebenen Nominalbeträgen von höchstens 570.000 fl. und 900.000 fl. ö. W. Noten in der Zeit vom Tage der Ausgabe der Theilschuldverschreibungen dieses Anlehens bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der betreffenden concessionirten Bahn kann vom Staate die Garantie unter der Bedingung zugesichert werden, dass nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapital und die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (Artikel XIV) gesichert erscheint.

Artikel IV.

Die Zusicherung der im Artikel III bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Böhmen, bezw. vom Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns und von den Interessenten zusammen mindestens die nachstehenden Nominalbeträge in Stammactien der für diese Eisenbahnen zu bildenden Actiengesellschaften zum vollen Nennwerthe übernommen werden, wobei für diese Stammactien Intercalarzinsen während der Bauzeit (Artikel XIV) nicht zu bezahlen sind.

Karlsbad—Johanngeorgenstadt	900.000 fl.
Beneschau—Wlašim	330.000 „
Neuhaus—Neubystritz	203.000 „
Schwarzenau—Zwettl	433.000 „

Für die Localbahnen Zwittau—Polička und Budwitz—Jamnitz werden auf obige Art zu leistende Interessentenbeiträge von 262.000, bezw. 160.000 fl. und ausserdem bedungen, dass von der Markgrafschaft Mähren für die erstere Localbahn ein Betrag von 18.000 fl. und für die letztere ein solcher von 55.000 fl. à fonds perdu gewidmet werde.

Artikel V.

Für die im Artikel I, ZZ. 11, 12 und 13, bezeichneten Eisenbahnen kann vom Staate die Gewährung jährlicher Zuschüsse im Maximalbetrage von 89.086 fl. für die Eisenbahn Zeltweg—Wolfsberg, von 50.906 fl. für die Localbahn Unter-Drauburg—Wöllan und von 12.727 fl. für die Eisenbahn St. Georgen (Grobelno)—Grenze behufs Ergänzung der jährlichen Reinerträgnisse dieser Bahnen auf das Erforderniss für die vier Percent nicht überschreitende Verzinsung nebst der Tilgungsquote der zum Zwecke der Geldbeschaffung auszugebenden, innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlenden Prioritäts-Obligationen oder Prioritäts-Actien der für diese Bahnen zu bildenden Actiengesellschaften im Maximalbetrage von 3,600.000 fl., 2,800.000 fl. und 920.000 fl. zugesichert werden, so zwar, dass, wenn die jährlichen Reinerträgnisse der Bahnen das genannte Verzinsungs- und Tilgungserforderniss nicht erreichen, das Fehlende, jedoch nur bis zur Höhe der oben angegebenen Maximalbeträge, von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Artikel VI.

Die Zusicherung der im Artikel V bezeichneten Zuschüsse wird an die Bedingung geknüpft, dass

1. bezüglich der Eisenbahn Zeltweg—Wolfsberg vom Lande Kärnten und von den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von 400.000 fl., bezüglich der Eisenbahn Unter-Drauburg—Wöllan von den Interessenten allein ein Nominalbetrag von 200.000 fl., endlich für die Localbahn St. Georgen (Grobelno)—Grenze vom Lande

Steiermark und den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von 600.000 fl. in Stammactien der für diese Bahnen zu bildenden Actiengesellschaften zum vollen Nennwerthe übernommen wird, für welche Stammactien Intercalarzinsen während der Bauzeit (Artikel XIV) nicht zu bezahlen sind, und

2. das Herzogthum Steiermark die Aufbringung des restlichen Baucapitales, sowie die Ausführung des Baues der Bahnen auf Grund einer hierüber mit der Staatsverwaltung zu treffenden Vereinbarung unter Haftung für das Auslangen mit den vom Handelsministerium zu genehmigenden Baucapitalien und für die Einhaltung der Bautermine (Artikel XIV) übernimmt.

Artikel VII.

Bei Ausführung der Artikel III und V haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Coupon-Stempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für die Darlehen an die böhmische Landesbank zu bezahlenden Regiebeiträge in der Höhe von $^1/_8$ Percent der jeweils ungetilgt aushaftenden Darlehensbeträge, sowie etwaige an die böhmische Landesbank zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung der im Artikel I, ZZ. 1 bis 4 angeführten Bahnen als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel VIII.

In Ansehung der im Artikel I, ZZ. 5 bis 10, bezeichneten Eisenbahnen wird die Regierung ermächtigt, bei Ertheilung der Concession Stammactien der für diese Bahnen zu bildenden Actiengesellschaften in jenen Beträgen zu übernehmen, welche erforderlich sind, um die von den Localinteressenten zu übernehmenden Stammactien auf 30 Percent des Anlagecapitals zu ergänzen.

Der Maximalbetrag der hienach vom Staate zu übernehmenden Stammactien wird für die einzelnen Bahnen festgesetzt, wie folgt:

Čerčan—Modřan nebst Abzweigung nach Dobřis (Artikel I, Z. 5) . . . . 335.000 fl.
Rakonitz—Mlatz (Artikel I, Z. 6) . . . . 194.000 „
Rakonitz—Pladen (Artikel I, Z. 7) . . . . 87.000 „
Pladen—Luditz—Buchau (Artikel I, Z. 8) . . . . 43.000 „
Luditz—Petschau (Artikel I, Z. 9) . . . . 84.000 „
Brüsau—Polička (Artikel I, Z. 10) . . . . 200.000 „

Die Regierung wird ferner ermächtigt, statt der im Artikel V vorgesehenen Garantie-Zusicherung für die Eisenbahnen Unter-Drauburg—Wöllan und St. Georgen (Grobelno)—Grenze (Artikel I, ZZ. 12 und 13) eine Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung unter den im Artikel VI festgesetzten Bedingungen in der Weise zuzusichern, dass der Staat Stammactien der für obige Bahnen zu bildenden Actiengesellschaften im Nominalbetrage von 1,200.000 fl., resp. 300.000 fl. zum vollen Nennwerthe übernimmt.

Artikel IX.

Die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die übrigen im Artikel VIII (erster und zweiter Absatz) genannten Localbahnen wird an die Bedingungen geknüpft, dass

1. die Beschaffung des restlichen Baucapitals dieser Localbahnen, soweit dasselbe nicht von den betheiligten Gemeinden, Bezirken und Privatinteressenten durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe aufgebracht wird, unter finanzieller Mitwirkung des Königreiches Böhmen auf Grund des böhmischen Landesgesetzes vom 17. December 1892, L.-G.-Bl. Nr. 8 vom Jahre 1893, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, sichergestellt werde;

2. den vom Staate zu übernehmenden Stammactien, bezüglich welcher eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes auf eine Maximalstimmenzahl oder gegenüber den Besitzern von eventuell auszugebenden Prioritätsactien nicht stattfinden darf, gleiche Rechte mit den übrigen Stammactien eingeräumt werden, und

3. die Dividende, welche den eventuell auszugebenden Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf einen Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit 4 Percent bemessen werde.

Artikel X.

Die Einzahlungen auf die vom Staate nach Artikel VIII zu übernehmenden Stammactien haben nach Massgabe des Erfordernisses für den Bau der Bahnen, jedoch erst in jenem Zeitpunkte zu erfolgen, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung der concessionsmässigen Bautermine (Artikel XIV) und das Auslangen mit den veranschlagten Baucapitalien als gesichert anzusehen ist.

Die Zahlungen des Staates haben gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen, und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues und der Ausrüstung der bezeichneten Bahnen verwendet werden.

Artikel XI.

Die Regierung wird ermächtigt, behufs Bedeckung des Erfordernisses für die Einzahlung der obigen Stammactien, insoweit sie die im Artikel VIII, erster und zweiter Absatz, angeführten böhmischen Localbahnen betreffen, bei der Landesbank des Königreiches Böhmen Darlehen mit einem Zuzählungscurse von mindestens 98 Percent aufzunehmen, welche unter Zurechnung eines Regiebeitrages von jährlich $^1/_8$ Percent des jeweilig ungetilgt aushaftenden Capitalsbetrages in halbjährigen Anticipativraten mit jährlich 4 Percent zu verzinsen und innerhalb 50 Jahren zurückzuzahlen sind.

Für die Zinsen der vorbezeichneten Darlehen wird die Befreiung von der Einkommensteuer und für die auf Grund dieser Darlehen von der Landesbank des Königreiches Böhmen auszugebenden Communal-Schuldverschrei-

bungen oder Meliorations-Scheine die Befreiung von der Entrichtung der Couponstempelgebühr, sowie von der Einkommensteuer und sonstigen Staatssteuern gewährt.

Artikel XII.

Die Regierung wird ermächtigt, die Concession für die im Artikel I, Z. 14, bezeichnete schmalspurige Localbahn von Neuberg nach Mariazell an den steiermärkischen Landesausschuss mit der Massgabe zu ertheilen, dass diese Bahn sofort nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung vom Staate ins Eigenthum zu erwerben und als Entgelt hiefür die zum Zwecke der Geldbeschaffung vom Herzogthum Steiermark auszugebenden, mit 4 Percent verzinslichen und innerhalb 75 Jahren rückzahlbaren Landeseisenbahn-Obligationen im Maximalbetrage von 2,800.000 fl. vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmen sind.

Artikel XIII.

Die Ausführung der Bestimmung im Artikel XII ist an die Bedingung geknüpft, dass

1. von den Interessenten Beiträge à fonds perdu im Gesammtbetrage von 200.000 fl. zu den Kosten der obigen Bahn in rechtsverbindlicher Weise zugesichert werden und

2. vom Herzogthume Steiermark das restliche Baucapital von höchstens 2,800.000 fl. durch Ausgabe der im Artikel XII angeführten Landeseisenbahn-Obligationen unter Zusicherung einer jährlichen Beitragsleistung des Landes von 8485 fl. behufs der 4percentigen Verzinsung und Tilgung eines Theilbetrages von 200.000 fl. dieser Obligationen aufgebracht und die Durchführung des Baues der Bahn auf Grund einer hierüber mit der Staatsverwaltung zu treffenden Vereinbarung unter Haftung für das Auslangen mit dem genehmigten Baucapitale und für die Einhaltung des Bautermines (Artikel XIV) übernommen wird.

Artikel XIV.

Der Bau der im Artikel I, ZZ. 1, 5, dann 11 bis 14 bezeichneten Eisenbahnen muss binnen längstens zwei und einem halben Jahre, jener der im Artikel I, ZZ. 2, 3 und 4, 6 bis 10, dann 15 und 16, angeführten Bahnlinien längstens binnen einem und einem halben Jahre, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, ausgeführt werden, und sind die fertigen Bahnen bis zu den angegebenen Zeitpunkten dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten. Im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung ist die Caution als verfallen zu erklären.

Artikel XV.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen bezüglich der im Artikel I, ZZ. 1 bis 4, dann 15 und 16 bezeichneten Eisenbahnen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Material-Lieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Die Aufstellung des Detailprojectes und Kostenvoranschlages, sowie die Vergebung des Baues und der Lieferungen der im Artikel I, ZZ. 5 bis 14, bezeichneten Bahnen hat im Einvernehmen mit den Landesausschüssen des Königreiches Böhmen und des Herzogthums Steiermark thunlichst unter Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Artikel XVI.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen soll, sofern nicht hinsichtlich der Betriebsführung auf den im Artikel I, ZZ. 5 bis 13, angeführten Eisenbahnen eine anderweitige Vereinbarung mit dem böhmischen, bezw. dem steiermärkischen Landesausschusse getroffen wird, während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Hiebei soll bezüglich der nach den Artikeln III und V auf Grund einer Garantiezusicherung des Staates sicherzustellenden Eisenbahnen der die Betriebsführung auf diesen Bahnen übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten bleiben.

Die im Artikel I, Z. 14, bezeichnete Eisenbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel XVII.

Für die im Artikel XII vorgesehene Erwerbung der Localbahn Neuberg—Maria-Zell, sowie für die durch dieselbe veranlassten Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstige Urkunden wird die Gebühren- und Stempelfreiheit gewährt.

Artikel XVIII.

Die Regierung wird ermächtigt, beim Abschlusse von Betriebsverträgen bezüglich der den Gegenstand der Concessions-Urkunden vom 25. Juli 1893, R.-G.-Bl. Nr. 136, und vom 16. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 62, bildenden Localbahnen Plan—Tachau und Göpfritz—Gross-Siegharts eine Stundung der eventuell mit einem Percentsatze der

Bruttoeinnahmen zu pauschalirenden Betriebskostenvergütung insoweit zuzusichern, als dies erforderlich ist, um die Capitalslasten für die aufgenommenen Anlehen aus den Einnahmen der Localbahn zu bedecken.

Hiebei ist Seitens der Regierung zu bedingen, dass künftige Ueberschüsse des Bruttoerträgnisses der Localbahnen über das Erforderniss zur Bestreitung der vereinbarten Betriebskostenvergütung und der obgedachten Capitalslasten sogleich zur Rückzahlung der gestundeten Beträge sammt 4percent. Zinsen ohne Anrechnung von Zinseszinsen bis zur vollständigen Tilgung zu verwenden sind.

Die in Folge der Anwendung der vorstehenden Bestimmungen sich ergebenden Einnahmen und Ausgaben sind alljährlich im Staatsvoranschlage der Staatseisenbahnverwaltung unter Darstellung der einschlägigen Verhältnisse abgesondert auszuweisen.

Artikel XIX.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 22. Juni 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Handelsconvention vom 21. (9.) December 1893 zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien*).

. . . .

Schlussprotokoll.

Bei der Unterzeichnung der Handelsconvention, welche am heutigen Tage zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Rumänien abgeschlossen worden ist, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten die folgenden Erklärungen abgegeben, welche einen integrirenden Theil des Vertrages selbst bilden sollen:

I. Durch die Bestimmungen des Artikels 2 der gegenwärtigen Handelsconvention soll kein Eintrag geschehen:

a) den Begünstigungen, welche anderen Nachbarstaaten zur Erleichterung des Grenzverkehres zugestanden sind;

b) den Verpflichtungen, welche einem der vertragschliessenden Theile durch eine schon bestehende oder etwa künftig eintretende Zolleinigung auferlegt sind.

II. Conserven in hermetisch verschlossenen Büchsen werden in der österreichisch-ungarischen Monarchie zur Ein- und Durchfuhr zugelassen.

Frisches, getrocknetes, geräuchertes oder gesalzenes Fleisch, welches in Waggons mit Plombenverschluss im directen Verkehre befördert wird, ist auf allen für den directen Verkehr bestimmten Eisenbahnlinien unter den nachfolgenden Bedingungen zur Durchfuhr durch die österreichisch-ungarische Monarchie zugelassen:

a) Die Waggons müssen derart eingerichtet sein, dass es nicht erforderlich ist, die Abtheilungen, welche das frische, getrocknete, geräucherte oder gesalzene Fleisch enthalten, zu öffnen, wenn eintretenden Falls während des Aufenthaltes im österreichischen oder ungarischen Gebiete das Kühlungsmittel erneuert werden soll;

b) es muss bescheinigt sein, dass das Bestimmungsland die Einfuhr gestattet;

c) wenn trotz dieser Gestattung die Sendung an der Grenze des Bestimmungslandes zurückgewiesen wird, so soll der Transport nach den in Oesterreich oder Ungarn giltigen sanitäts-polizeilichen Vorschriften behandelt werden.

Für den Fall des Auftretens der Rinderpest in Rumänien kann die Durchfuhr von frischem, getrocknetem, geräuchertem oder gesalzenem Fleisch zeitweise beschränkt oder verboten werden.

III. 1. Fabriksmässig gewaschene und in geschlossenen Säcken verpackte Wolle, getrocknete oder gesalzene Därme in geschlossenen Kisten oder Fässern, geschmolzener Talg, gesottene oder geronnene Milch, sowie Topfen werden zur Einfuhr und Durchfuhr in die österreichisch-ungarische Monarchie ohne Beibringung eines Gesundheitspasses zugelassen. Jedoch kann die Ein- und Durchfuhr dieser Artikel auf bestimmte, speciell hiezu ermächtigte Eintrittsstationen beschränkt werden, und werden sich die vertragschliessenden Theile bei Unterzeichnung der Convention diese Stationen mittelst Noten bekanntgegeben.

2. Wolle, welche nicht fabriksmässig oder überhaupt nicht gewaschen, jedoch in geschlossenen Säcken verpackt ist, trockene Knochen, Hörner und Klauen, ganz trockene Häute, Rinds- und Ziegenhaar und Schweinsborsten sind über die in Punkt 1 erwähnten Eintrittsstationen unter den folgenden Bedingungen zur Ein- und Durchfuhr in der österreichisch-ungarischen Monarchie zugelassen:

a) Diese Sendungen müssen von einem Certificat begleitet sein, welches beim Ueberschreiten der Grenze vorzuweisen ist und bezeugt, dass die angeführten Gegenstände aus einer Gegend stammen, in welcher in einem Umkreise von 30 Kilometer keine ansteckende Krankheit unter den Thieren herrscht.

b) Wenn bei der Untersuchung an der Grenze unter den getrockneten Häuten, Knochen und Hörnern, welche zur Einfuhr oder zum Transit bestimmt sind, nur ein Stück in frischem Zustande befunden wird, so ist der ganze Transport zurückzuweisen.

Im Falle des Auftretens der Rinderpest in Rumänien kann die Ein- und Durchfuhr der unter 2 erwähnten Gegenstände zeitweilig beschränkt oder verboten werden.

Das gegenwärtige Protokoll, welches ohne besondere Ratification durch die blosse Thatsache der Auswechslung der Ratificationen der Convention, auf welche es sich bezieht, als von den vertragschliessenden Theilen gebilligt und genehmigt anzusehen ist, wurde in doppelter Ausfertigung zu Bukarest am 21. (9.) December 1893 vollzogen.

(L. S.) **Gołuchowski** m. p. (L. S.) **Al. Lahovari** m. p.

---

*) Enthalten in dem am 21. Juni 1894 ausgegebenen XLIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 116.

Die vorstehende Handelsconvention sammt Anlage, Zusatzartikel und Schlussprotokoll wird nach erfolgter Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes hiemit kundgemacht.

Wien, am 16. Juni 1894.

Windisch-Grätz m. p. **Falkenhayn** m. p. **Bacquehem** m. p.
Wurmbrand m. p. **Plener** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Geleiseveränderungen in Wien und Jedlesee.) Die Projecte, betreffend die Verbindung des Kohlenabladegeleises mit dem Heizhauszufahrtsgeleise in der Station Wien, sowie die Herstellung eines Räderaufstellungsgeleises in der Station Jedlesee, wurden genehmigt. [9. Juni, Z. 26.034.]

— (Verlängerung des Verladeplatzes in Dřis.) In der Station Dřis wird in Folge des gesteigerten Güterverkehres der bestehende Verladeplatz in der Richtung gegen Tetschen um 70 m verlängert und die damit in Verbindung stehende Einfriedung erweitert. [19. Mai, Z. 26.705.]

— (Linien Wien—Tetschen und Chlumetz—Parschnitz: Ueberstellung der Brückenwaagen in Sedletz-Kuttenberg und Neubidschow.) In der Station Sedletz-Kuttenberg der Linie Wien—Tetschen und in der Station Neubidschow der Linie Chlumetz—Parschnitz werden die Brückenwaagen aus den Stockgeleisen in die Magazinsgeleise überstellt. [25. Mai, Z. 28.079.]

— (Linie Deuschbrod—Liebau: Herstellungen in Chrast.) In der Station Chrast wird ein Stockgeleise hergestellt und die damit in Verbindung stehende Chaussirung ergänzt. [16. Mai, Z. 26.035.]

— (Linie Geiersberg—Wildenschwert: Stationserweiterung.) Das Project für die Erweiterung der Station Friedrichswald wurde genehmigt. [3. Juni, Z. 24.606.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Liebau: Sicherung des Gabersdorfer Viaductes.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. März durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project der definitiven Sicherung der Widerlager des Gabersdorfer Viaductes in km 49·5/6 der Bauconsens ertheilt. [11. Juni, Z. 26.510.]

— (Anbau an das Wächterhaus Nr. 15 L.) An das zwischen den Stationen Skalitz und Starkotsch gelegene Wächterhaus Nr. 15 L wird ein Anbau hergestellt. [16. Juni, Z. 32.040.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Linie Gablonz—Tannwald: Herstellung von Wächterhäusern.) Der Normalplan für die Wächterhäuser mit Warteraum, Veranda und Mansarde in den Personen-Haltestellen Ober-Gablonz, Unter-Wiesenthal und Klein-Polen wurde genehmigt. [3. Juni, Z. 29.386.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erweiterung der Haltestelle Wolfsbach auf der Linie Tarvis—Pontafel.) Am 1. Juni gelangte die zwischen den Stationen Saifnitz und Uggowitz der Linie Tarvis—Pontafel gelegene Haltestelle Wolfsbach für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung. Die Personenabfertigung erfolgt in der Haltestelle selbst, während Reisegepäck ab derselben nur im Nachzahlungswege zur Beförderung gelangt. Die Abfahrtszeiten der daselbst anhaltenden Personenzüge sind in den Fahrplan-Placaten enthalten. [Z. 30.503.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Anschaffung von 200 Güterwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn beabsichtigte Bestellung von 100 Stück gedeckten Güterwagen und von 100 Stück Kohlenwagen für das gesellschaftliche Ergänzungsnetz, wovon je 40 Stück mit Bremsen versehen werden sollen, und welche Wagen sämmtlich im Allgemeinen nach den mit den Handelsministerial-Erlässen vom 1. Februar 1882, Z. 43.013, bezw. vom 31. October 1889, Z. 46.063, und vom 17. März 1893, Z. 5783, genehmigten Typenplänen ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 22.751.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 22. Juni, Z. 41.116, die seinerzeit mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 28.425/III, dem Med. Dr. Tihamér Balogh und dem Advocaten Dr. Gabriel Keleméný, Einwohner von Budapest, ertheilte Vorconcession
   a) für eine von der Station Vácz (Waitzen) der Linie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova abzweigende und diese über Duka, Rátót, Kis-Szent-Miklós, Veresegyház und die Gemarkung der Gemeinden Zsido und Domony in der Station Aszód (zwischen Gödölli und Hatvan) mit der Linie Budapest—Aszód—Hatvan—Ruttka (—Oderberg) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende,
   b) für eine von der Station Vácz abzweigende und diese gleichfalls über Duka und weiterhin über Kis-Hartyán, Kis-Ujfalu und die Gemarkung der Gemeinde Mácsa an einem geeigneten Punkte mit der projectirten Galgathalbahn, d. i. der Linie Aszód—Balassa-Gyarmath (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1889), verbindende

   normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 ex 1893, Vorconcession Post 5), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 22. Juni, Z. 41.448, die seinerzeit mit Erlass vom 6. Juni 1893, Z. 38.907/III, dem Reichstagsabgeordneten Carl Pogány, Einwohner von Poklisa, ertheilte Vorconcession für
   a) eine von der Station Váralja-Hátszeg (zwischen Piski und Petrosény), eventuell von der Station Rusz der Linie Piski—Petrosény—Lupény der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Kö-Boldogfalva, Nalácz-Vaád, Rea, Poklisa, Kernyesd, Kis-Osztró, Pestyere, Brázova, Várhely, Zajkány, Bukova, Alsó-Banczár, Felsö-Banczár, Voiszlova, Valeamare, Szávoj, Csiresa, Nándorhegy, Ohába-Bisztra, Glimboka, Obreza und die Gemarkung der Gemeinde Jás in der Station Karansebes mit der Hauptlinie Marchegg — Budapest — Karansebes — Orsova—Verciorova verbindende normalspurige Localbahn,
   b) eine von Karansebes bis Zuppa führende normalspurige Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 ex 1893, Vorconcession Post 3).

   auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest über Uj-Pest (Neu-Pest) nach Rakos-Palota. (Concessions-Bedingungen.) Die hauptstädtische Municipalverwaltung hat in Angelegenheit der von der Bauunternehmung Bodendorfer und Consorten vom 5. Bezirke Budapests aus über Uj-Pest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 und 126 ex 1893) und deren Fortsetzung bis Rákos-Palota (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42, Vorconcession Post 2) projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe festgestellt, dass die Betheiligung der Hauptstadt an dem Gewinne mit dem sechsten Jahre beginnt, wobei dieselben Gesichtspunkte massgebend sind, welche in dem auf die elektrischen Eisenbahnen bezüglichen Vertrag niedergelegt sind, nämlich in den ersten 10 Jahren 20 pCt., in den nächsten 10 Jahren 3 pCt., im dritten Decennium 4 pCt. und für die folgende Zeit 5 pCt. Im Falle der Einlösung oder des Besitzüberganges der Bahn an die Hauptstadt erhält die Gemeinde Neupest 10 pCt. der Einkünfte als Entschädigung. Die Dauer der Concession wurde vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung auf die Dauer von 60 Jahren beantragt, wogegen ein Separatvotum mit der Motivirung angemeldet wurde, dass es nicht gerechtfertigt erscheine, für eine Strassenbahn mit oberirdischer elektrischer Stromleitung, die wohlfeil hergestellt werden könne, 60 Jahre einzuräumen, während die Budapester

Stadtbahn, welche zur Stromführung eine sehr kostspielige unterirdische Anlage herstellen muss, sich mit einer 50jährigen Concessionsdauer zufriedenstellt. Die endgiltige Entscheidung über diese Frage bleibt dem Handelsminister vorbehalten.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Einverleibung der neu zu erbauenden Linie längs dem Donauquai in das gesammte gesellschaftliche Betriebsnetz.) Die hauptstädtische Municipalbehörde hat vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung entschieden, dass die in Fortsetzung der Linie durch die grosse Ringstrasse längs dem Donauquai vorläufig bis zum Donaucorso von der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft zu erbauende elektrisch betriebene Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) in jeder Beziehung als integrirender Bestandtheil des gesellschaftlichen Betriebsnetzes zu betrachten sein wird, daher auch die Bedingungen des mit der Commune abgeschlossenen Unificirungsvertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52 ex 1893) dafür zu gelten haben werden.

Eisenbahn - Betriebsreglement. (Enquête in Angelegenheit der Modificirung einzelner Punkte desselben [Schluss, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68, 72 und 74].) Beim 3. Alinea des gleichen Paragraphen, nach welchem die Eisenbahn die Verfügung des Aufgebers bezüglich der Waare nur dann berücksichtigen muss, wenn dieselbe im Wege der Aufgabsstation erfolgt ist, wünschen die Interessenten, dass diese Verfügung auch im Wege jeder anderen Station erfolgen könne.

Der Referent hebt hervor, dass nur die Aufgabsstation den Verfügungtreffenden kennen könne und dass dieser nur hier seine Identität nachzuweisen im Stande sei, deshalb sei diese Verfügung im Interesse der Sicherheit der Sendung nothwendig und er weiss es nicht, welche Interessen die gewünschte Abänderung erfordern würden.

Nach langer Debatte, in welcher sowohl der Referent als auch der Vertreter der kgl. Ungarischen Staatsbahnen sich darauf beriefen, dass die Bedenklichkeit einer derartigen Erweiterung des Verfügungsrechtes auch in der österreichischen Enquête-Commission betont wurde, verwarf die Versammlung diese Wünsche, bietet aber Erleichterungen nach der Richtung, dass die Verfügungen auf der Aufgabsstation rasch erledigt werden sollen.

Gegenüber dem im Alinea 6 desselben Paragraphen festgesetzten Verfügungs-Formulare wünschen die Interessenten der Handelswelt, die Verfügung über die Waare solle in beliebiger Form, somit auch auf telegraphischem oder telephonischem Wege, ja selbst mündlich per Bote zulässig sein. Referent Dr. Mándy erörtert hierauf, es könne, und zwar selbst im Interesse der Aufgeber, kein so weitgehender Spielraum gestattet werden. Die Eisenbahnen verlangen zwar schriftliche Verfügungen, doch sind in Fällen besonderer Dringlichkeit auch telegraphische Verfügungen zulässig, jedoch nur in der Form, dass diese von der Aufgabsstation („Telegramm der Eisenbahnstation auf Wunsch der Partei"), somit im amtlichen Wege erfolgen. Die Commission hält dies für zureichend.

Die erste Zusatzbestimmung zu § 65 (Transport-Hindernisse) wünscht man dahin abzuändern, dass im Falle von Verkehrs-Hindernissen oder Störungen der Aufgeber auch vor Benachrichtigung Seitens der Eisenbahn über die Waare verfügen könne. Die Enquête hält in Anbetracht der Zusatzbestimmungen diesen Wunsch für gegenstandslos.

Bezüglich dieser Zusatzbestimmungen wünscht man im Zusammenhange mit § 71, dass die Eisenbahn im Falle von Verkehrshindernissen nicht das Recht haben solle, die Waare zu verkaufen, bezw. es möge das Verkaufsrecht derart beschränkt werden:

a) dass die Eisenbahn den Aufgeber von dem Zeitpunkte des Verkaufes per Post verständige;
b) dass dem Verderben unterliegende Waaren erst dann verkauft werden, wenn der Aufgeber nicht binnen vier Tagen hierüber verfügt;
c) dass die Waare, die nicht eingelagert oder dem Spediteur nicht übergeben werden kann, erst acht Tage nach Benachrichtigung des Aufgebers verkauft werden soll.

Nach eingehender Discussion, in welcher der Vorsitzende die Ansicht vertrat, die Eisenbahn habe überhaupt kein Recht, Waaren, die nicht dem Verderben unterliegen, aus Anlass von Verkehrs-Hindernissen zu verkaufen, und, wenn die Partei nicht etwa anders disponirt, anzunehmen sei, dass der Aufgeber die Abwicklung der Versendung, selbst erst nach Behebung des Hindernisses, wünsche oder doch voraussetze, schloss die Enquête sich dieser Ansicht an.

Schliesslich wurde verlangt, dass im Falle von Verkehrs-Hindernissen oder Störungen nach den eingelagerten Waaren keine Lagermiethe und Wagenstandgeld eingehoben werde, eventuell erst vier Tage nach Absendung der Verständigung. Der Referent ist diesbezüglich der Ansicht, dass, bei richtiger Interpretirung der Tarifbestimmungen, dies, und zwar insbesondere in jenen Fällen, wo als Ursache des Verkehrs-Hindernisses nicht etwa „vis major", sondern vielmehr das Verschulden der Bahnanstalt zu betrachten ist, ohnehin nicht geschieht.

Die Enquête, welche dieser Ansicht beipflichtete, beschloss, Schritte zur Erzielung eines gleichmässigen Vorganges aller Bahnanstalten in solchen Fällen einzuleiten.

Nach Erledigung der hiemit erschöpften wichtigsten Fragen zog die Enquête einige minder wesentliche Wünsche der Directoren-Conferenz der ungarischen und österreichischen Eisenbahnen in Verhandlung.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monat März.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat März auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.593·44 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 443 Schnellzüge, 1038 Personenzüge und 205 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 1686. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,318.659 Zug- beziehungsweise 291,732.381 Achskilometer gegen 13,927.597 Zug- und 252,038.277 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,256.503 Zug- und 281,491.079 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres Von den Verspätungen wurden 585 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1101 Verspätungen zur Last fallen, gegen 804 im Vormonate und 897 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 72 und auf eine Million Achskilometer 4, mithin auf eine Million Zugkilometer 13 = 22% mehr als im Monat März des Vorjahres, und 14 = 22% mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 1 = 33% mehr als im Monat März des Vorjahres und ebenso viele mehr als im Vormonat. In Folge der Verspätungen wurden 3137 Anschlüsse versäumt (gegen 819 in demselben Monat des Vorjahres und 821 im Vormonat. Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf eine Million Zugkilometer und der auf eine Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln, die Mecklenburgische Friedrich Franz-Bahn und die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Mecklenburgische Friedrich Franz-Bahn, die kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn an die ungünstigsten Stellen. In Folge von Schneeverwehungen sind 126 Züge ganz und 52 Züge streckenweise ausgefallen, wodurch 46 Anschlüsse nicht erreicht wurden.

Preussen. (Kleinbahnen im Regierungsbezirke Wiesbaden.) In der Sitzung des Communal-Landtages des Regierungsbezirkes Wiesbaden vom 26. April gelangte die Vorlage über den Bau von Kleinbahnen in Nassau und der darüber erstattete Bericht der Kleinbahn-Commission zur Verhandlung. Es wurde beschlossen, die von der gedachten Commission gestellten Anträge in folgender Fassung zu genehmigen:

Der Communal-Landtag wolle beschliessen:

Den Bau und Betrieb von Kleinbahnen im Sinne des Gesetzes vom 28. Juli 1892 nach Massgabe der nachstehenden Grundsätze zu fördern:

1. Der Bezirksverband kann Kleinbahn-Unternehmen innerhalb des Regierungsbezirkes Wiesbaden, insbesondere solchen Unternehmen, welche

a) nicht hauptsächlich dem Personenverkehre in der Nähe der grossen Städte oder ausschliesslich einzelnen capitalkräftigen

industriellen Betrieben dienen sollen, vielmehr dazu bestimmt sind, Theile des Regierungsbezirkes für den Eisenbahnverkehr aufzuschliessen und die Frachten zu verbilligen und

b) Seitens der Betheiligten — Kreise, Gemeinden und der an der Strecke liegenden oder an derselben interessirten Grundbesitzer und Industriellen — ins Leben gerufen werden sollen,

Unterstützung dadurch gewähren, dass er sich der Regel nach mit einem Drittel ($33^1/_3$ pCt.) an dem für das Unternehmen erforderlichen Anlagecapital betheiligt, soferne die Aufbringung des Restes durch die Betheiligten gesichert ist.

Die Kosten des Grunderwerbs und für Entschädigung der Grundeigenthümer für Nutzungen und Wirthschaftserschwernisse sind lediglich von den Betheiligten aufzubringen und bleiben bei Berechnung des Anlagecapitals dem Bezirksverband gegenüber ausser Ansatz.

Sind die Betheiligten nicht im Stande, die ihnen obliegenden zwei Drittel ($66^2/_3$ pCt.) des Anlagecapitals ohne zu schwere finanzielle Belastung aufzubringen oder stellen sich die Grunderwerbskosten ausnahmsweise hoch, so ist der Landesausschuss ermächtigt, eine höhere Betheiligung des Bezirksverbandes bis zum Höchstbetrage von 50 pCt., also der Hälfte des Anlagecapitals, vorbehaltlich der Genehmigung des Communal-Landtages, zuzusichern.

2. Im Falle der Betheiligung muss dem Bezirksverband ein ausreichender Einfluss auf die Wahl der Linie, die Feststellung des Projectes und den Betrieb der Bahn, namentlich die Bildung der Tarife, gesichert werden.

Nach der Höhe seiner Betheiligung nimmt der Bezirksverband an dem Gewinn oder Verlust des Unternehmens Theil.

3. Der Bezirksverband wird die betriebsfähige Herstellung der Kleinbahnen, also den Bau und die erstmalige Beschaffung der Betriebsmittel selbst übernehmen, während es den Betheiligten überlassen ist, die Einrichtung des Betriebes im Einvernehmen mit dem Bezirksverband zu regeln. Der Bezirksverband ist berechtigt, die Beaufsichtigung des baulichen Zustandes der Bahnen und die Controle der Betriebsmittel durch seine technischen Beamten auszuüben.

Wenn die Betriebsführung aus irgend welchem Grunde und zu irgend welcher Zeit auf andere Weise nicht zureichend gesichert werden kann, so steht dem Bezirksverband auch die Uebernahme des vollen Betriebes von Kleinbahnen zu.

Dasselbe ist der Fall, wenn eine Bahn mehrere Kreise berührt.

4. Zur Beschaffung der erforderlichen Mittel wird vom Etatsjahre 1895/96 ab alljährlich ein Antheil an der Chausseebaurente von 319.500 Mk. in der Höhe von 100.000 Mk. zur Verfügung gestellt, welcher für Chausseeneubauten in Zukunft nicht mehr Verwendung findet.

Dieser Betrag kann entweder alljährlich unmittelbar verwendet werden, oder, sofern sich ein Bedürfniss nach Kleinbahnen in grösserem Umfange geltend macht, ganz oder theilweise zur Verzinsung einer bis zum Höchstbetrage von 2,500.000 Mark aufzunehmenden Anleihe dienen.

5. Es wird ein Kleinbahnfonds gebildet.

Demselben sind zuzuführen:

a) die in einem Rechnungsjahre für Kleinbahnen etatsmässig zur Verfügung stehenden, nicht zur Verwendung gelangten Beträge;
b) sämmtliche Betriebsüberschüsse und Amortisationsbeiträge der Kleinbahnen, an denen der Bezirksverband betheiligt ist;
c) die Zinsen für Kleinbahnen angesammelter und nicht verwendeter Capitalien.

6. Sofern ein Kleinbahnunternehmen sich über den Regierungsbezirk Wiesbaden hinaus erstreckt und ein anderer Regierungsbezirk oder das Grossherzogthum Hessen an demselben mitbetheiligt ist, so ist der Landesausschuss ermächtigt, eine angemessene Betheiligung des Bezirksverbandes unter sinngemässer Anwendung der Nr. 1 mit den übrigen Interessenten vorbehaltlich der Genehmigung des Communal-Landtages zu vereinbaren.

7. Der Landesausschuss wird ermächtigt, alles zur Ausführung der vorstehenden Beschlüsse Erforderliche zu veranlassen und beauftragt, über alle stattgehabten Bewilligungen und die disponiblen Geldmittel dem Communal-Landtage bei jedem Zusammentritt eine Uebersicht vorzulegen.

[Z. d. V. D. E.-V.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 T. Gehalt ist am 28. April nach 59tägiger Fahrt mit 46 Passagieren und 3239 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 40.000 kg Fischöl, 50.000 kg Reis, 10.740 kg Curiositäten; aus Shanghai 36.260 kg Baumwolle, 14.300 kg Häute (wovon 2600 kg für Venedig), 66.990 kg Unschlitt, 420 kg Curiositäten; aus Moce 1,000.000 kg Reis; aus Canton 10.000 kg Seide; aus Jokohama 960 kg Curiositäten; aus Hongkong 78.750 kg Quassia (wovon 8750 kg für Venedig), 1575 kg Thee, 600 kg Oelessenzen, 22.385 kg Galläpfel, 3600 kg Bambusrohr, 1080 kg Coprah; aus Batavia 6360 kg Kaffee; aus Singapore 499.545 kg Pfeffer (wovon 14.718 kg für Ancona, 24.563 kg für Venedig und 48.212 kg für Fiume), 66.025 kg Sago für Venedig, 25.575 kg Kaffee, 30.450 kg Zinn; aus Colombo 168.534 kg Cocosnussöl (wovon 4974 kg für Ancona), 5582 kg Saganholz; aus Penang 75.600 kg Zinn, 54.458 kg Pfeffer; aus Bombay 502.090 kg Baumwolle (wovon 74.000 kg für Venedig), 22.685 kg Spalt für Venedig, 17.104 kg Teakholz, 204.218 kg Sämereien, 50.750 kg Leinsamen für Venedig, 63.437 kg Ricinusölsamen für Venedig, 10.150 kg Ingwer, 15.123 kg Häute, 300 kg Salap, 1210 kg Droguen, 1522 kg Därme, 210 kg Thee, 5075 kg Turtumelia, 6597 kg Kaffee; aus Aden 23.644 kg Häute (wovon 23.294 kg für New-York), 8108 kg Kaffee (wovon 7528 kg für New-York, 150 kg für Argostoli und 300 kg für Venedig), 9846 kg Gummi (wovon 4466 kg für Pirco), 2386 kg Perlmutter, 8018 kg Wolle; aus Suez 8334 kg Gummi; aus Port Said 5361 kg Indigo, 3131 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,452.585 fl. österr. Währung.

Projectirter Bau eines schiffbaren Donau-Theiss-Canals. (Ertheilung der Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 11. Juni, Z. 40.978, dem Reichstags-Abgeordneten, wirkl. Geheimen Rathe Baron Fedor Nikolics, und dem Civilingenieur Ladislaus Koltor, im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen von einem geeigneten Punkte zwischen Budapest und Szegedin die Donau mit der Theiss verbindenden schiffbaren Canal auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Dampferverkehr auf Canälen in Ungarn. (Eröffnung der Béga-Schiffahrt.) Der erste flachgebaute Bégadampfer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70) wurde am 21. Juni auf der Bergfahrt von Titel aus dem öffentlichen Verkehre übergeben. Nebst diesem ausschliesslich nur für den Frachtenverkehr bestimmten Schiffe wird in nächster Zeit ein Personendampfer in Verkehr gesetzt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Wagenbeistellung im nordwestlichen und westlichen böhmischen Kohlenreviere für die Zeit vom 1. September 1894 bis 31. August 1895. (Feststellung der Verhältnisszahlen.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat, im Einvernehmen mit den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, die diesjährigen Conferenzen mit den Kohleninteressenten des nordwestlichen und westlichen böhmischen Kohlengebietes wegen Feststellung der Verhältnisszahlen für die Wagenbeistellung bei eintretendem Wagenmangel für die Zeit vom 1. September 1894 bis 31. August 1895 wie folgt einberufen:

a) für das Pilsener Kohlenrevier: für Dienstag den 24. Juli, um $11^1/_2$ Uhr Vormittags, im Sitzungssaale der Handels- und Gewerbekammer in Pilsen,
b) für das Elbogen-Falkenauer Kohlenrevier: für Mittwoch den 25. Juli, um $11^1/_2$ Uhr Vormittags, im Bahnhofgebäude der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Carlsbad, und
c) für das Teplitz-Brüx-Komotauer Kohlenrevier: für Freitag den 27. Juli, um $10^1/_2$ Uhr Vormittags, im Administrationsgebäude der Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz.

Zur Theilnahme an diesen Conferenzen sind auch die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, sowie die k. k. Berghauptmannschaft in Prag geladen.

Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 1. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Julius Freiherr v. Born und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretär Dr. August Weeber, die XIV. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 18 Actionäre anwesend, welche zusammen 33.629 Actien vertraten. Der pro 1893 veröffentlichte Geschäftsbericht bemerkt vorerst, dass das in der vorjährigen Generalversammlung angenommene Verstaatlichungs-Uebereinkommen vom 31. Mai 1893 durch das Gesetz vom 27. December 1893 seine endgiltige Genehmigung erhalten hat. Hinsichtlich der finanziellen Ergebnisse führt der Bericht Nachstehendes aus: Im letzten Betriebsjahre haben die gesellschaftlichen Localbahnen zusammen 2,476.270 fl. (gegen 2,276.966 fl. im Jahre 1892) an Bruttoeinnahmen erzielt. Das Gewinn- und Verlustconto pro 1893 weist einen verfügbaren Reinertrag von 805.173 fl. aus. Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss wurde zur Kenntniss genommen und dem Antrage des Verwaltungsrathes auf Vertheilung einer $4^3/_4$percentigen Dividende zugestimmt. Nachdem der Verwaltungsausschuss im Sinne der bei der XIII. ordentlichen Generalversammlung diesbezüglich abgegebenen Erklärung in corpore resignirt hatte, wurden die Neuwahlen in denselben vorgenommen und sämmtliche bisherigen Mitglieder wiedergewählt. Nach kurzer Discussion über die anlässlich der Verstaatlichung der gesellschaftlichen Bahnlinien noch zu bewirkenden Massnahmen wurden der Verwaltung die beantragten Vollmachten zu diesem Behufe mit Stimmeneinhelligkeit ertheilt und sodann die Generalversammlung geschlossen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXXXI. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 27. Juni herausgegebene LXXXI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 595: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 21. Juni 1894, Z. 16.026, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Wildon als Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

— (Inhalt des LXXXII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 30. Juni herausgegebene LXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 596: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 25. Juni 1894, Z. 6145, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach Salzburg.

Nr. 597: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 25. Juni 1894, Z. 89.289, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr lebender Klauenthiere aus Croatien und Slavonien nach Böhmen.

— (Inhalt des LXXXIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 2. Juli herausgegebene LXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 598: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verboten ist.

— (Inhalt des LXXXIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 3. Juli herausgegebene LXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 599: Verordnung des königl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 6. Juni 1894, Z. 10.088, betreffend die Behandlung der Viehpässe für die das bayerische Gebiet transitirenden Viehsendungen im Verkehre von oder nach Oesterreich-Ungarn.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 13·66 km lange Strecke Reinsdorf—Frankenhausen der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt, welche am 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat Juni 1894.)

Artikel	Lager am 1. Juni	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Juni
	Metercentner			
Weizen	3726	515	921	3320
Roggen	190	—	54	136
Gerste	1611	101	99	1613
Hafer	12555	253	3639	9169
Malz	528	200	313	415
Mais	1537	806	702	1641
Diverse	8095	1998	658	9435
Total	28242	3873	6386	25729

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Juni 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	682·06	200·21	184·21	648·06	—	—	—	—
Roggen	217·28	—	117·52	99·76	—	—	—	—
Gerste	497·54	200·68	450·98	247·24	—	—	—	—
Hafer	626·31	302·06	429·44	498·93	—	—	—	—
Erbsen	1.331·11	145·13	621·16	355·08	304·07	—	—	304·07
Bohnen	960·63	—	305·24	655·39	—	—	—	—
Raps	233·27	—	112·47	120·80	—	—	—	—
Wicken und Hirse	161·20	0·74	42·31	119·63	—	—	—	—
Haide und Mais	659·51	—	438·25	221·26	—	—	—	—
Hanfsamen	98·31	—	—	98·31	—	—	—	—
Leindotter etc.	74·72	—	—	74·72	—	—	—	—
Diverse	83·72	114·75	77·83	120·64	—	—	—	—
Zusammen	5.575·66	963·57	2.779·41	3.759·82	304·07	—	—	304·07
Versicherungswerth . . fl.	48.763	10.010	22.902	35.871	2.400	—	—	2.400
Spiritus	2.159·35	278·77	223·64	2.214·48	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	35.786	4.461	3.452	36.795	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	13	3	10	6	1	—	—	1
Versicherungswerth . . fl.	6.416	1.800	4.400	3.816	800	—	—	800
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	13	1	10	4	1	—	—	1
Versicherungswerth . . fl.	6.416	600	4.400	2.616	800	—	—	800
Lombardbetrag . . . fl.	3.340	350	2.300	1.390	380	—	—	380
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	3	—	1	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	3.604	—	1.541	2.063	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	3	—	1	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	3.604	—	1.541	2.063	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	2.430	—	1.000	1.430	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Juni 1894				Juni 1893			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	335.537	85.558	160.920	260.175	319.794	138.344	148.104	310.034
Darunter:								
Weizen	53.678	9.063	21.226	41.515	93.649	24.246	30.515	87 380
Roggen	57.496	13.658	23.637	47.517	26.292	13.227	9.565	29.954
Gerste	44.130	2.656	11.690	35.096	22.583	8 583	17.296	13.870
Hafer	74.200	15.213	48.423	40.990	23.378	17 037	14.935	25.480
Mais	40.189	29.933	36.142	33.980	78.647	55.812	55.821	78.656
Hirse	2.802	339	434	2.707	14.978	100	1.664	13.414
Bohnen	8.042	1.564	2.317	7.289	10.941	1.842	3.322	9.461
Erbsen	1.322	204	232	1.294	2.717	304	.904	2.117
Malz	2.843	624	519	2.948	1.949	2.573	1.481	3.041
Raps	8.187	107	1.049	7.245	2.808	33	25	2.816
Hanfsamen	1.040	—	178	862	684	220	162	742
Wicken	720	99	—	819	236	520	684	72
Mehl	10.599	3.552	4.173	9.978	9.166	5.269	2.162	12.273
Kleie	3.848	3.388	2.102	5.134	3.411	1.206	3.075	1.542
	309.096	80.400	152.122	237.374	291.439	130.981	141.602	280.818
Spiritus	941	—	—	941	7.321	—	1.007	6.314
Zucker	10.324	—	5.282	5.042	1.851	502	508	1.845
Wein	2.560	1.484	379	3.665	7.904	1.880	1.493	8.291
Oele und Fette	827	697	413	1.111	1.259	419	530	1.148
Sonstige Waaren	11.789	2.977	2.724	12.042	10.020	4.562	2.964	11 618
Mittlere Tagesbewegung . .	9.859 Meter-Centner				11.935 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,327.500	522.380	1,356.780	2,493.100	2,922.400	947 100	970.440	2,899.060

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	78	19	36	61	37	14	19	32
Versicherungswerth . . fl.	321.330·—	52.550·—	147.160·—	226.720·—	230.090·—	115.300·—	144.960·—	200.430·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . Stück	27	6	17	16	10	1	4	7
Versicherungswerth . . fl.	74.400·—	12.400·—	53.050·—	33.750·—	43.700·—	4.200·—	14.500·—	33.400·—
Lombardbetrag . . . . fl.	40.720·—	6.340·—	29.390·—	17.670·—	25.102·55	3.000·—	8.300·—	19.802·55

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Arbeiter-Haltestelle Holasek W. 5.

Am 9. Juli 1894 wird die an der Strecke Brünn—Prerau, zwischen der Personen-Haltestelle Nennowitz und der Station Chirlitz-Turas, beim Wächterhause Nr. 5, gelegene Arbeiter-Haltestelle Holasek W. 5 für die Arbeiterzüge Nr. 941 und 942 mit dem Zuge Nr. 942. Abfahrt von der Haltestelle Holasek W. 5 um 5 Uhr 11 Minuten Früh, eröffnet.

Von diesem Tage angefangen werden die Arbeiterzüge Nr. 941 und 942 in der Arbeiter-Haltestelle Holasek W. 5 an jedem Wochentage (Sonn- und Feiertage ausgeschlossen) behufs Aufnahme und Absetzung von Arbeitern und Arbeiterinnen je eine Minute Aufenthalt nehmen.

Zu diesen Arbeiterzügen werden zur Fahrt nach und von der Arbeiter-Haltestelle Holasek W. 5 bei der Stationscassa in Brünn Arbeiter-Wochenbillets III. Classe zu dem Preise von 50 kr. öst. Währ., welche zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt mit den Arbeiterzügen Nr. 941 und 942 an jedem der 6 Wochentage, mit Ausschluss der Feiertage, berechtigen und auch Arbeiter-Tour- und Retourbillets III. Classe zur einmaligen Fahrt ausgegeben.

Das Nähere hierüber ist aus den affichirten diesbezüglichen Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 5. Juli 1894. [534]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ermässigte Fahrpreise Nestomitz — Schönpriesen.

Ab 15. Juli 1894 werden im Localverkehre zwischen den Stationen Nestomitz und Schönpriesen bei Personenzügen und den Zügen mit ermässigten Preisen nachstehende herabgesetzte Fahrpreise für einfache Fahrkarten zur Einhebung gelangen:

Zwischen Nestomitz und Schönpriesen per Fahrkarte

II. Classe	III. Classe
20 kr.	10 kr.

Wien, am 5. Juli 1894. [535]

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Cursunterschiedsbeträge.

Am 20. Juli 1894 treten die auf Seite 12 des Nachtrages I zu Heft 2 des Verbands-Gütertarifs für den Verkehr zwischen Grosszschocher (S.St.E. und D.-B. Erf.) einerseits und Klosterneuburg, Weidling, Nussdorf und Wien (K.F.J.B., K.E.B., Lagerhaus, Praterquai, Donauquaibhf.) andererseits angegebenen Cursunterschiedsbeträge des Ausnahmetarifes 5 b (Kleie) unter B von 3 Pf. für 100 kg ausser Kraft. Dagegen werden am gleichen Tage zu Seite 4 des Anhanges zu den Nachträgen I, II und III des Heftes 2 im Verkehre zwischen den vorgenannten Stationeu, sowie zwischen Grosszschocher (S.St.E. und D.-B. Erfurt) einerseits und Klein-Schwechat, Schwechat-Kledering andererseits im Ausnahmetarife 5 b Cursunterschiedsbeträge vou je 3 Pfg. für 100 kg, die bis auf Weiteres von den Frachtsätzen des Nachtrages I doppelt abzuziehen sind, eingeführt.

Wien, am 4. Juli 1894. [536]

Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für den Transport von Borke und Lohe, sowie von Holz etc. vom 1. April 1893. Ausgabe des Nachtrages I hiezu.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 tritt der oben genannte Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Einbeziehung neuer ungarischer Stationen in den Ausnahmetarif für Borke und Lohe, dann geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Holz und Aenderungen und Berichtigungen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. September 1894.

Reinabdrücke dieses Nachtrages können demnächst bei der gefertigten Direction, sowie bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 4. Juli 1894. [537]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif Theil IV, Heft 1. Ausgabe des Nachtrages III hiezu.

Mit 1. August 1894 tritt zum oben genannten Ausnahmetarif für den Transport von Hornvieh, Borstenvieh etc. von Stationen ungarischer Bahnen nach Wien St.E.G., Wien K.E.B. transit und Wien-St. Marx vom 15. März 1892 der Nachtrag III in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderung von Frachtsätzen, Einbeziehung neuer ungarischer Stationen, Ergänzung der Instradirungstabelle, Aenderung von Stationsnamen und Aenderungen und Berichtigungen.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 20. August 1894.

Reinabdrücke dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 4. Juli 1894. [538]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für Raffinadzucker von Aussig (A. T. E.) nach Pilsen (k. k. St.B.)

Für Raffinadzucker als Frachtgut von Aussig (A.T.E.) nach Pilsen (k. k. St.B.) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen wird bei Einlagerung in dem öffentlichen Lagerhause des Ferdinand Kraupner & Co. in der

Station Saaz die Reexpeditionsbegünstigung auf Grund und für die Dauer des Bestandes des für diese Sendungen im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 24. April 1894, Nr. 46, unter fortlaufender Nummer 854, veröffentlichten ermässigten Kartirungs-Frachtsatzes und bei Einhaltung der sonstigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Lagerhausgütern, giltig vom 1. Februar 1889, im Kartirungswege bewilligt.

Prag, am 2. Juli 1894. [539]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag XII.) Durch den am 1. Juli in Kraft getretenen Tarifnachtrag XII werden u. A. der Kilometerzeiger, die Tariftabellen, sowie der Anhang zum Tarif abgeändert, bezw. ergänzt. Die für „Mergel zum Düngen" durch Streichung dieses Artikels in dem Ausnahmetarif 15 eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 1. September ab.

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag VI.) Am 1. Juli ist der Nachtrag VI zum Gütertarife in Kraft getreten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden Anwendung auf die Landesausstellung in Lemberg (1. Juni mit 30. October), die internationale Hundeausstellung in Autwerpen (14. mit 16. Juli) und für die Linien der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auch auf die I. allgemeine Geflügelausstellung in Ludwigstadt (29./30. Juli).

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1891. (Station Esperstedt bei Querfurt.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli ist der Name der im vorstehenden Tarife enthaltenen Station Esperstedt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M., zur besseren Unterscheidung von der auf der Strecke Reinsdorf—Frankenhausen gelegenen Station Esperstädt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, im Tarif und in den Leitungsvorschriften durch den Zusatz „bei Querfurt" zu ergänzen.

Deutsch-Luxemburgische Güterverkehre. Allgemeiner Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli gelangte der Nachtrag II zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen, sowie Berichtigungen enthält.

Localbahn-Actiengesellschaft München. (Localtarif der Walhallabahn: Stadtamhof—Donaustauf.) Mit Giltigkeit vom 1. April ist der Nachtrag I erschienen; derselbe enthält:

1. Einführung des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifes, Theil I.
2. Aenderung der Tarifbestimmungen über Gesellschaftsfahrten, und zwar von Vereins- und akademischen Ausflügen.
3. Localgütertarif.

Westdeutscher Eisenbahnverband. (Aufnahme der Station Weidenhausen.) Die neu eröffnete Station Weidenhausen wurde am 1. Juli in den directen Güter- etc. Verkehr aufgenommen.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die **Ausführung der mechanischen Einrichtung** für die projectirte Wasserwerksanlage von der Donau in die Hochdruck-Reservoiren der Station Linz, im approximativen Kostenbetrage von 45.000 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, sowie die generellen Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die mechanische Einrichtung der Wasserwerksanlage von der Donau zu den Hochdruck-Reservoiren der Station Linz" längstens am 22. August 1894, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im Juli 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Auf der Linie Gmünd—Prag der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist die **Verstärkung von eisernen Brückentragwerken** im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst zwei Abtheilungen im Gesammtbetrage von rund ö. W. fl. 30.000.—

Die Vergebung erfolgt nach Pauschalpreisen mit einem Auf- oder Abgebote, und können die Offerte auf eine oder auf beide Abtheilungen lauten, müssen jedoch mindestens sämmtliche Arbeiten einer Abtheilung umfassen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Bureau 2/1 a der Fachabtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (XV., Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens **18. Juli l. J.,** um 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, XV. (Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im Juli 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Localbahn Mori—Arco—Riva a/G.

Bei der heute stattgefundenen zweiten ordentlichen Verlosung unserer Prioritäts-Actien Lit. A und B wurden gezogen von den

Prioritäts-Actien Lit. A: Nr. 939, 1071, 1136 à fl. 200 Nominale,
„ „ B: Nr. 1785/6, 2394 à fl. 200 Nominale.

Die verlosten Prioritäts-Actien gelangen am 1. Januar 1895 bei den Bankhäusern **E. Schwarz' Söhne** in **Bozen** und **Feldkirch** zur Rückzahlung und erlischt mit diesem Termine der Anspruch auf eine weitere Dividende.

Bozen, 2. Juli 1894.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr. ö. W.	kr. ö. W.	kr. ö. W.			
1264	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Glassand in Kisten, Säcken oder Fässern verpackt	Czernowitz Zuczka	Suczawa transit	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	20 21	16 16	4 5	Im Kartirungswege		
1265	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter	Wien (K.E.B.) und Wien (K.F.J.B.) bezw. umgekehrt	Paris (Donaue und Reuilly)	Directe Abfertigung im Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande	Vom 10. Juli 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. bis 31. December 1894	Tarif-Theil II a, Heft 1 für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890		Die bei Umkartirung in Bregenz und Buchs erreichbaren Gesammtfrachten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Abenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1895 vorzulegen sind	
1266	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Coaks	Wörgl	Söll-Lenkenthal	Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Sendung, in minimo jedoch für 10000 kg pro Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	5 kr.	3 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1267	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnwaggons, auf eigenen Rädern laufend als Frachtgut	Königsfeld	Klein-Schwechat	Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahn-Fahrzeugen giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	50 kr.		Im Kartirungswege		
1268	Südbahn-Gesellschaft		Parquetten der Position P—11, Parquetteriewaaren der Position P—11, Friesen der Position H—19, Ziffer 3 b des Tarifes (Theil I)	Zágráb S.B.	Bruck a/M. Cilli Graz S.B. Innsbruck Klagenfurt Laibach S.B. Leoben S.B. Lienz Marburg Mürzzuschlag Pettau Sziszek Villach S.B.	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	264 110 222 537 273 146 281 385 164 297 164 66 305	215 93 185 375 221 125 227 291 140 239 140 55 245	49 17 37 162 52 21 54 94 24 58 24 11 60	Im Kartirungswege		
									Heller incl. ungar. Steuer					

1269 Oe.N.W.B.

Kundmachung.

Der mit Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, Position 2883 und bezüglicher Ergänzung ad Verordnungs-Blatt Nr. 39 ex 1894, Position 751 mit drei Monaten fixirte Einreichungs-Termin der Frachtdocumente beim Rückvergütungsanspruche wird nunmehr auf sechs Monate, vom Tage der Weitersendung ab Wien Oe.N.W.B. gerechnet, ausgedehnt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1270	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Gusseiserne Röhren	Dombran	Teschen	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen, oder Frachtzahlung für diess Gewicht. Im Sonstigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localtarifes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Bis auf Widerruf, spätestens bis Ende 1894	Localtarif		8 kr.		Im Kartirungswege		
1271	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Hochstein	Kolin St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1891	34·6 kr.	33·0 kr.	1·6 kr.	Im Kartirungswege		
1272	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gedörrte Rüben	Wien St.E.G.*)	Wien Südbahnhof transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Bahnlinien	26 Heller	18 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien St.E.G. befördert wurden, und die correspondirenden Frachtbrief-Duplicate über die Weiterbeförderung. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	*) Giltig für Sendungen, welche nach vollzogener Einlagerung auf dem Bahnhofe in Wien St.E.G. mit neuen Frachtbriefen nach Südbahnstationen zur Weiterbeförderung gelangen

Druckfehler-Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. Im Verordnungs-Blatte vom 26. Juni 1894, Nr. 72 ist auf Seite 1273 die Kundmachung Post 1216 dahin zu berichtigen, dass sich die ersten 4 Stations- und Zifferngruppen auf Kartirung, die letzten 19 Gruppen dagegen auf Rückvergütung beziehen. Ausserdem ist die Stationsbezeichnung „Dzieditz" auf „Zieditz" abzuändern.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 77. Wien, 10. Juli 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung eines Anhanges zur Schiedsgerichtsordnung für das öffentliche Lagerhaus der Stadt Wien.

Das Handelsministerium hat mit Erlass vom 17. Mai 1894, Z. 25.335, den nachstehenden Anhang zur Schiedsgerichtsordnung für das öffentliche mit einem Freilager verbundene Lagerhaus der Stadt Wien genehmigt:

§ 48.

Bei Entscheidung von Rechtsstreitigkeiten, welche zwischen dem Lagerhause Wien, Franzensbrückenstrasse oder dem Lagerhause Wien, Praterquai, der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser einerseits und den Committenten des betreffenden Lagerhauses andererseits entstehen, wird die Competenz des Schiedsgerichtes durch § 12 des Reglements für das öffentliche Lagerhaus Wien, Franzensbrückenstrasse, bezw. Wien, Praterquai, der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser bestimmt und hat das Schiedsgericht bei Fällung des Schiedsspruches das für das betreffende Lagerhaus erlassene Reglement zu beachten.

§ 49.

Bei Constituirung des Schiedsgerichtes für einen das Lagerhaus Wien, Franzensbrückenstrasse oder Wien, Praterquai, der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser betreffenden Rechtsstreit sind unbeschadet des im § 12 und 13 statuirten Ablehnungsrechtes für diesen speciellen Fall von der Berufung zu Schiedsrichtern ausgeschlossen jene Mitglieder des Schiedsgerichts-Collegiums, welche Verwaltungsräthe oder Angestellte dieser Actiengesellschaft sind.

H.-M.-Z. 25.335.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das Honorar eines bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen nicht dauernd angestellten, sondern gegen einmonatliche Kündigung in Verwendung stehenden Ingenieurs kann für die Zukunft nicht in Execution gezogen werden.

(Entscheidung vom 20. März 1894, Z. 3290.)

Zur Einbringung einer dem A. wider B. zuerkannten Forderung wurde erstrichterlich die executive Einantwortung eines Drittels der Bezüge des Schuldners als angestellten Ingenieurs bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen im Bauleitungsbureau der Unterkrainer Bahnen unter Freilassung eines Jahresbetrages von 800 fl. bewilligt.

Ueber Recurs des B. wies das Oberlandesgericht in Abänderung des erstrichterlichen Bescheides das Executionsgesuch des A. ab, und der Oberste Gerichtshof fand die betreffende Verordnung in der Erwägung zu bestätigen, dass der B. zufolge Note der Eisenbahnbauleitung kein definitiver Beamter der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist, sondern nur für die Dauer des Bedarfes bei der Grundeinlösung der Unterkrainer Bahnen gegen ein Monatshonorar von 180 fl. mit Vorbehalt einmonatlicher Kündigung aufgenommen wurde, er demnach zu den in den §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, angeführten Beamten mit ständigen Dienstbezügen nicht gehört, daher auch die Bestimmungen dieses Gesetzes auf seine Bezüge keine Anwendung finden; dass diesfalls auch das Gesetz vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, ausser Betracht bleiben muss, weil die Bedien

stung weder auf ein Jahr bestimmt, noch eine Kündigungsfrist von drei Monaten, sondern eine solche von einem Monate für die Auflösung des Vertrages festgesetzt ist; dass das vom Schuldner bezogene Honorar lediglich als das Entgelt einer Person anzusehen ist, welche ohne dauernde Anstellung ihre Thätigkeit ausschliesslich oder vorzugsweise im Arbeits- oder Dienstverhältnisse verwendet; es finden somit in Ansehung der Execution auf ein derartiges Entgelt die Bestimmungen des § 3 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, Anwendung, nach welchen die Beschlagnahme künftiger Lohnabzugsraten unzulässig ist.

Ein neues Rettungsboot mit Dampfbetrieb und hydraulischer Propulsion.

Seitdem im Jahre 1890 das erste derartige Boot erbaut wurde (The Duke of Northumberland), ist wiederholt erörtert worden, ob und in welchem Masse sich die hydraulische Propulsion für solche Fahrzeuge eigne. Unterdessen wurde aber diese Frage durch die vielen Fahrten des „Duke of Northumberland“ gelöst, bei welchem sich dieses Fahrzeug überaus gut bewährte und ein so treffliches Mittel zur Rettung von Menschenleben und gefährdeten Schiffen abgab, dass die Royal National Lifeboat Institution ein verbessertes, sonst aber auf gleichen Constructions-Prinzipien basirendes Rettungsboot in Bau gegeben hat, das voraussichtlich als Muster für den zukünftigen Rettungsbootstyp dienen dürfte.

Die bedeutendste, am neuen Boote angebrachte Neuerung besteht darin, dass man selbes, gleich den Doppelschraubenschiffen, mit zwei Propulsoren zu versehen beabsichtigt. Es wird nämlich zwar nur eine einzige Maschine, aber statt mit einem Wassereinlaufe und einer Centrifugalpumpe deren je zwei erhalten, somit in der Lage sein, die Fahrt noch fortzusetzen, wenn einer der Einläufe auf irgend eine Weise unklar geworden ist. In diesem Falle wird man nur die Centrifugalpumpe an der betreffenden Seite auszukuppeln haben.

Bei den früheren Reactionsdampfern mit Centrifugalpumpe lief das Wasser durch im Schiffsboden angebrachte Oeffnungen in die horizontal liegende Pumpe und wurde von dort in die Röhren getrieben, die parallel zum Schiffskiele lagen und an beiden Enden mit Mündungen versehen waren, so dass das Wasser je nach Bedarf am Heck oder am Buge hinausgepresst werden konnte.

Das neue Boot der Royal National Lifeboat Institution wird aber zwei vertikal stehende Pumpen führen, welche etwas über die Wasserlinie hinausragen und nicht nur mit den auf gewöhnliche Art unter Wasser angebrachten Einläufen und Ausgussmündungen, sondern auch an jeder Seite mit einer über Wasser gelegenen Ausgussmündung versehen sind, durch welch letztere das aus der Pumpe kommende Wasser in einer zum Kiele senkrechten Richtung hinausgepresst wird. Diese Einrichtung ermöglicht es, die Abtrift bei Wind und See aus der Dwarsrichtung aufzuheben, und wird ausserdem noch dann gut zu Statten kommen, wenn die Umstände das Boot zwingen, an der Luvseite eines Wracks anzulegen, wo dann der seitliche Wasserstrahl, als Puffer dienen kann. Eine weitere, an diesem Boote vorgesehene Neuerung besteht darin, dass die Centrifugalpumpen entsprechend eingerichtet sind, um mit ihnen das durch Lecke eindringende Wasser zu entfernen, indem sie dieses wie zur Fortbewegung des Fahrzeuges verwenden. Diese letztere Einrichtung und die 15 im Boote angebrachten wasserdichten Abtheilungen lassen das Boot unsinkbar erscheinen. Die Maschine wird 200 indicirte Pferdekräfte entwickeln.

Dass die hydraulische Propulsion — wohl zu unterscheiden von der Propulsion mittelst des sogenannten Hydromotors — bei den Rettungsbooten den Sieg über den Schraubenpropeller davontragen musste, liegt auf der Hand.

Abgesehen davon, dass die Schraubenpropeller als eine schlechte Beigabe für ein Fahrzeug bezeichnet werden müssen, das in einem durch Schiffstrümmer unklar gemachten Wasser zu manövriren hat, tauchen die Propeller bei einem in steilem Seegange befindlichen Boote leicht aus und bewirken hiedurch das in vielen Fällen mit Havarien verbundene Durchgehen der Maschine.

Zwar kann es bei Fahrzeugen mit hydraulischer Propulsion auch eintreten, dass bei Seegang die für gewöhnlich unter Wasser befindlichen Mündungen der Ausgussrohre momentan über Wasser treten; es hat dies jedoch keine Bedeutung, weil hiedurch die Propulsionswirkung des betreffenden Strahles kaum merklich geschwächt wird. Die Oeffnungen für den Wasserlauf können aber selbst bei der stärksten See nicht blosgelegt werden, denn sie befinden sich in der Mitte des Schiffsbodens.

Ein weiterer, Fahrzeugen mit hydraulischer Propulsion zukommender Vortheil ist die relativ geringe Tauchung.

Als Nachtheil dieser Propulsionsmethode im Vergleiche zu Schraubenpropellern ist der geringere Nutzeffekt der Maschine zu erwähnen, welcher dadurch hervorgerufen wird, dass das in die Centrifugalpumpe tretende Wasser erst in der Richtung der Schiffsbewegung beschleunigt werden muss, und dass sich beim Durchpressen des Wassers durch die Röhren bedeutende Kraftverluste ergeben.

[„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens“.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn (Dampftramway) von Lemberg-Kleparów nach Janów und vom Lemberger Centralbahnhofe nach der Stadt Lemberg. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 19. Juni die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, bezüglich des von der Galizischen Actien-Hypothekenbank im Vereine mit dem Wilhelm Grafen Siemienski-Lewicki vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn (Dampftramway) von der Station Lemberg-Kleparów der Eisenbahn Lemberg-Belzec-Tomaszów nach Janów, dann von dem k. k. Staatsbahnhofe Lemberg nach der Stadt Lemberg (St. Anna) im Sinne der bestehenden Verordnungen die politische Begehung einzuleiten.

Steiermärkische Landesbahnen. (Murthalbahn: Typen für Drehscheiben und Wasserkrahne.) Die von dem steiermärkischen Landeseisenbahnamt vorgelegten Typenpläne für Drehscheiben und Wasserkrahne der Murthalbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [2. Juli, Z. 35.160.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Aenderung der Geleiseanlagen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Aenderung ihrer Geleiseanlagen zwischen der Stiegen- und Fillgradergasse, dann in der Lerchenfelderstrasse für den 10. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 12.256.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Ufersicherung in km 10·0/1: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Ufersicherung an der Lubina in km 10·0/1—10·0/3 der Stauding-Stramberger Localbahn für den 10. Juli anberaumt. [Z. 35.296.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusammenstellung der Gesetze und Erlässe, durch welche das internationale Uebereinkommen vom 14. October 1890 in den vertragschliessenden Staaten genehmigt worden ist.) Die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" in Bern bringt in Nr. 5 die nachstehende Zusammenstellung der Gesetze und Erlässe, durch welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 in den vertragschliessenden Staaten genehmigt worden ist:

Belgien.

Gesetz vom 25. März 1891.

(Veröffentlicht nebst dem französischen Text des Uebereinkommens im „Moniteur belge" vom 7./8. November 1892, S. 3253 u. ff.)

Das in Bern am 14. October 1890 zwischen Belgien, Deutschland, Oesterreich und Ungarn, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Russland und der Schweiz über den Eisenbahn-Frachtverkehr abgeschlossene Uebereinkommen tritt am 1. Jänner 1893 in Kraft.

Deutschland.

Beschluss des Reichstages vom 2. Mai 1891.

(Stenographischer Bericht S. 2708 und Reichsgesetzblatt von 1892, Nr. 39, S. 793.)

Der Antrag des Bundesrathes, das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unter Kenntnissnahme der Beilagen zum Uebereinkommen zu genehmigen, wurde angenommen.

Frankreich.

Gesetz vom 29. December 1891.

(Veröffentlicht im „Journal officiell de la République française" vom 30. December 1891, S. 6329.)

Einziger Artikel.

Der Präsident der französischen Republik ist ermächtigt, das in Bern am 14. October 1890 zwischen Frankreich, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Italien, den Niederlanden, Luxemburg, Russland und der Schweiz über den Eisenbahn-Frachtverkehr abgeschlossene internationale Uebereinkommen zu ratificiren und ausführen zu lassen.

Ein Abdruck dieses Uebereinkommens nebst Ausführungsbestimmungen ist diesem Gesetze beigefügt.

Erlass des Präsidenten der Republik vom 25. November 1892.

(Veröffentlicht im „Journal officiell de la République française" vom 30. November 1892, S. 5718 und ff.)

Das Berner Uebereinkommen wird in seinem vollen französischen Text veröffentlicht und die Minister des Auswärtigen und der öffentlichen Arbeiten werden mit der Ausführung beauftragt.

Italien.

Gesetz vom 15. December 1892.

(Veröffentlicht in Nr. 710 der Gesetzsammlung von 1892, sowie in der „Gazetta ufficiale" vom 19. December 1892, S. 4775.)

Art. 1.

Die Regierung wird zur Einführung und Vollziehung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, mit den beiden dazu gehörenden Reglementen und dem Schlussprotokolle, ermächtigt, welches am 14. October 1890 zwischen Italien, Deutschland, Oesterreich und Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Russland, der Schweiz, dem Grossherzogthum Luxemburg und dem Fürstenthum Liechtenstein abgeschlossen worden ist.

Abgesehen von den in der Liste der dem Uebereinkommen vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnstrecken bezeichneten Bahnnetzen sollen jenem auch gemäss Art. 58 die anderen Bahnen beitreten, sobald die Betriebsgesellschaften es verlangen und sich allen Vorschriften des genannten Uebereinkommens unterziehen.

Die im Art. 1 des Reglements betreffend die Errichtung eines Centralamts vorgesehenen Kosten sind in den Etat des Ministers der öffentlichen Arbeiten aufzunehmen, diesem aber von den dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen zurückzuerstatten.

Art. 2.

Die Regierung wird ermächtigt, etwaige von den Vertragsstaaten vereinbarte Aenderungen oder Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen durch königliche Verordnung in Kraft zu setzen.

Art. 3.

Die Regierung wird ermächtigt, durch eine nach Anhörung des Staatsrathes zu erlassende königliche Verordnung die Bestimmungen für den internen Eisenbahn-Frachtverkehr der italienischen Bahnen mit denjenigen des Berner Uebereinkommens und seiner Anlagen in Einklang zu bringen.

Luxemburg.

Gesetz vom 11. Mai 1892.

(Veröffentlicht im „Memorial des Grossherzogthums Luxemburg" Nr. 27 vom 16. Mai 1892, S. 615.)

Art. 1.

Die Regierung ist ermächtigt, den Vertrag sammt den dazu gehörenden Acten zu ratificiren und zur Ausführung zu bringen, welcher am 14. October 1890 zu Bern, bezüglich des internationalen Eisenbahn-Frachtverkehrs, zwischen dem Grossherzogthum Luxemburg, dem Deutschen Reich, Oesterreich und Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Russland und der Schweiz abgeschlossen worden ist.

Sie ist überdies ermächtigt, gegebenen Falles im Einvernehmen mit den hohen vertragschliessenden Theilen Abänderungen am besagten Vertrage vorzunehmen.

Art. 2.

Der Beitrag des Grossherzogthums zu den Kosten des Centralamtes für den Eisenbahn-Frachtverkehr ist zu Lasten des Staates.

Niederlande.

Gesetz vom 18. Juni 1892.

(Veröffentlicht im „Staatsblad des Königreichs der Niederlande" 1892, Nr. 145.)

Einziger Artikel.

Das in Bern am 14. October 1890 zwischen den Niederlanden, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Oesterreich-Ungarn, Russland und der Schweiz abgeschlossene Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, welches dem gegenwärtigen Gesetze in deutscher und französischer Sprache beigefügt ist, die Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet, das Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes, die Ausführungsbestimmungen, sowie das Schlussprotokoll vom 14. October 1890 werden genehmigt.

Ungarn.

Gesetz-Artikel XXV vom 10. December 1892.

(Sanctionirt am 22. October 1892; veröffentlicht in der Landesgesetzsammlung vom 30. October 1892, S. 539.)

§ 1.

Das über den Eisenbahn-Frachtverkehr zu Bern am 14. October 1890 zu Stande gekommene internationale Uebereinkommen wird sammt den dazu gehörenden Ausführungsbestimmungen, Reglements, Beilagen und dem Schlussprotokoll als Landesgesetz inartikulirt.

§ 2.

Gleichzeitig wird das Ministerium ermächtigt, die Bestimmungen des im Art. 1 erwähnten internationalen Uebereinkommens, soweit es dies im Interesse des Eisenbahnverkehrs für nöthig erachtet, durch Abänderung des Eisenbahnbetriebs-Reglements im Verordnungswege auch auf die nicht unter das Uebereinkommen fallenden Frachtgeschäfte selbst in jenen Fällen zu erstrecken, welche von den Bestimmungen des Handelsgesetzes (Gesetz-Art. XXXVII von 1875) abweichen.

§ 3.

Mit dem Aufhören des in Art. 1 erwähnten Uebereinkommens tritt dieses Gesetz ausser Kraft.

§ 4.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes wird der Handelsminister, bezüglich der Rechtsprechung hingegen der Justizminister, beziehungsweise für Croatien und Slavonien der Banus betraut.

Unter der im Art. 2 dieses Gesetzes ausgesprochenen Ermächtigung wurden ausgegeben:

a) Das Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Königreich Ungarn, vom 1. Jänner 1893.
b) Die Verordnung des kgl. ungarischen Handelsministeriums, Z. 83.249/IV, vom 10. December 1892, betreffend die Einführung des Betriebsreglements; veröffentlicht im ungarischen Verordnungsblatt 1892, Nr. 224.
c) Verordnung des kgl. ungar. Handelsministers, Z. 84.667/IV, vom 10. December 1892, an sämmtliche dem öffentlichen Verkehr übergebene Eisenbahnen, betreffend die Einführung des neuen Betriebsreglements und des internationalen Uebereinkommens; veröffentlicht im ungarischen Verordnungsblatt 1892, Nr. 225.

d) Verordnung des kgl. ungar. Handelsministers, Z. 88.464, vom 26. December 1892, betreffend den obligatorischen Gebrauch der durch die kgl. ungarische Staatsdruckerei auf ärarisch gestempelten Formularien hergestellten Frachtbriefen.

Russland.

Kaiserliches Decret vom $\frac{27. \text{ Mai}}{8. \text{ Juni}}$ 1891.

(Veröffentlicht am 5./17. December 1892 in der Gesetzes-Sammlung der kaiserl. russischen Regierung, Nr. 139 und 149.)

I. Das in Bern am 14./2. October 1890 von dem Bevollmächtigten der russischen Regierung unterzeichnete internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist in seinem ganzen Umfange angenommen.

II. Der Minister des Auswärtigen wird den französischen Text des Uebereinkommens Seiner Majestät zur Ratification vorlegen.

III. Die russischen Eisenbahnen sind verpflichtet, dem internationalen Uebereinkommen für den directen Verkehr mit den ausländischen Eisenbahnen beizutreten.

IV. Von der russischen Regierung wird dem schweizerischen Bundesrath ein von dem Herrn Verkehrsminister aufgestelltes Verzeichniss derjenigen Eisenbahnen mitgetheilt werden, welche dem Uebereinkommen unterworfen sind.

V. Diejenigen russischen Eisenbahnen, welche dem Uebereinkommen unterstellt sind, haben den auf Russland treffenden Antheil an den Ausgaben zur Erhaltung des Centralamtes in Bern (Art. 1, Absatz 3, des Reglements betreffend die Errichtung eines Centralamtes) auf sich zu nehmen. Die Summe, welche von jeder einzelnen Eisenbahn zu entrichten ist, wird nach Massgabe der Länge der betreffenden Bahn von dem Minister für die Verkehrsanstalten bestimmt.

VI. Der Minister für die Verkehrsanstalten ist berechtigt, 1. nach Vereinbarung mit dem Finanzminister anzuordnen, dass diejenigen russischen Eisenbahnen, welche dem Uebereinkommen noch nicht beigetreten sind, dem letzteren beitreten dürfen, oder diejenigen, welche schon beigetreten sind, vom Verzeichniss gestrichen werden, und 2. in Angelegenheiten, welche sich auf den internationalen Gütertransport beziehen, in unmittelbaren Verkehr mit dem Centralamt zu treten, welches in Bern errichtet werden soll.

VII. Das allgemeine Eisenbahngesetz ist durch die folgende Vorschrift zu ergänzen:

Die russischen Eisenbahnen sind verpflichtet, die Vertragsentwürfe mit ausländischen Eisenbahnen über solche Gegenstände, welche in den Artikeln 9, 11 und 12 des allgemeinen Eisenbahngesetzes genannt sind, den Minister für die Verkehrsanstalten und für die Finanzen zur Prüfung vorzulegen. Die Genehmigung ist als ertheilt anzusehen, wenn Seitens der genannten Ministerien nach Verlauf eines Monats, vom Tage der Vorlage ab, keine Einwendung erfolgt. Erfolgt eine Einwendung, so hat die Erfüllung der Verträge bis zur Entscheidung des Eisenbahnrathes zu unterbleiben.

VIII. Enthält eine Aenderung des Art. 571 des Civilgesetzbuches.

Schweiz.

Bundesbeschluss vom 17. April 1891.

(Veröffentlicht in der schweizerischen Gesetzsammlung, Band XIII, S. 61.)

Dem zwischen dem schweizerischen Bundesrath und den Regierungen von Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, der Niederlande, Oesterreich und Ungarn, einschliesslich Liechtenstein, und Russland am 14. October 1890 abgeschlossenen internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird die vorbehaltene Genehmigung ertheilt, in der Meinung, dass der Bundesrath ermächtigt sein soll, den im Laufe der Zeit allenfalls nöthig werdenden Aenderungen an den Vollziehungs- und Ausführungsbestimmungen ohne Weiteres beizutreten.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn - Projecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 14. Juni, Z. 38.202, dem ungarischen Reichstags-Abgeordneten und Vicepräsidenten des croatisch-slavonischen Landtages, Heinrich von Francisci de Szalancz, im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine in Fortsetzung der Linie Eszék—Našić der Slavonischen Localbahnen von deren Station Našić (Comitat Veröcze) aus, diese über Vukojevci, Stipanovci, Podgorac, Rasbojište, Bračevci, Potujani, Gorján, Satnica, Diakovár, die Gemarkung der Gemeinde Piškorevci in der Station Striživojna-Verpolje (Comitat Vinkovcze, ehemals Militärgrenze) der Linien Dalja—Bosnabród und Striživojna—Samac verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Strassenbahn mit elektrischem Betriebe in Pressburg. (Baubeginn, Beschaffung des Schienenmateriales und der Bahneinrichtung.) Die Municipal-Verwaltung der kgl. Freistadt Pressburg hat den Beschluss gefasst, das im Bereiche der Stadt zu erbauende Strassenbahnnetz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46 und 74 ex 1893, Vorconcession Post 1 a, b) auf elektrischen Betrieb einzurichten. Die Ausführung des vom kgl. ungar. Handelsminister bereits genehmigten Baues wurde der Firma Werner, Ganz & Comp. und die Lieferung des Schienenmateriales und des sonstigen Oberbau-Zugehöres dem kgl. ungar. Schienenwalzwerke in Diósgyör übertragen, welches die Bestellung bis November zu effectuiren hat, so dass die Eröffnung des Betriebes voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres stattfinden wird, da die Unterbau- und sonstigen Vorbereitungsarbeiten noch im Laufe des Sommers in Angriff zu nehmen und bis Ende October fertig zu stellen sind. Für die Anlage der Stromerzeugungs-Centralstation ist ein geeigneter Platz nächst dem Donauufer bestimmt worden. Der Betrieb der elektrischen Bahn, welche auch den Hauptbahnhof der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit dem Frachtenbahnhofe und der Station Pozsony-Ujváros der Linie Pozsony-Szombathely (Pressburg-Steinamanger) der Transdanubischen Localbahnen verbinden wird, ist sowohl für Personen- als auch Frachtenverkehr einzurichten.

Fünfkirchen - Barcser Eisenbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 16. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Friedrich Harkányi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Fünfkirchen-Barcser (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 und 87 ex 1893) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Laut demselben betrugen die Betriebseinnahmen im Jahre 1893 fl. 630.140 gegen fl. 595.746 im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen fl. 266.116 gegen fl. 245.098 im Jahre 1892. Der Betriebsüberschuss belief sich auf fl. 364.030, um 3·81 Percent günstiger wie im Vorjahre. Aus dem Ueberschusse werden fl. 14.800 zur Einlösung von 74 Obligationen, zur Einlösung des Prioritäten-Coupons fl. 162.282 und zur Verzinsung des Actiencapitals fl. 173.210 verwendet. Zur Amortisirung der Investitions-Anleihe werden Seitens des Aerars fl. 21.588 beigetragen. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss und ertheilte der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Eisenbahn Kis-Kapus (Klein-Köpisch)—Nagy-Szeben (Hermannstadt) — Felek (Frek) — Fogaras. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 16. Juni fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, Obergespan Gustav Thalmann, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre für die als Localbahn erbaute Theilstrecke Felek—Fogaras der Eisenbahn Kis-Kapus — Nagy-Szeben — Felek — Fogaras statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Diesem zufolge beliefen sich die Einnahmen der Gesellschaft auf fl. 57.363, denen Ausgaben per fl. 31.392 gegenüberstehen. Der Betriebsüberschuss von fl. 25.970 erhöht sich durch den Gewinnvortrag auf fl. 28.721, von welchem fl. 1400 zur Einlösung von 14 Prioritäts-Obligationen verwendet werden, während der Coupon der Prioritäts-Actien anstatt mit fl. 5 mit fl. 1·80 zur Einlösung gelangt. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in beide Körperschaften und wurden die bisherigen Functionäre auch für das laufende Betriebsjahr bestätigt.

Transdanubische (Westungarische) Localbahnen. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 16. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, Reichstags-Abgeordneten Julius Szajbély die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der kgl.

Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Local-(Vicinal-)Eisenbahn-Actiengesellschaft, d. i. der Linien Boba—Ukk—Csáktornya, Ukk—Tapolcza, Türje—Zala-Szent Grot, Zala-Szent Iván—Kisfalud-Szent-Iván und Pozsony-Ujvaros—Szombathely (Pressburg-Neustift—Steinamanger) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 86 ex 1893). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung, welchem zufolge das Reineinkommen des Jahres 1893 fl. 323.545 betrug, um fl. 100.316 mehr als im Vorjahre. Von diesem Reingewinn wurden fl. 28.200 zur Einlösung von 282 Stück Prioritäts-Obligationen verwendet, fl. 8960 als Tantième und zur Dotirung der Reserve ausgeschieden, während fl. 284.088 als Dividende der Prioritäts-Actien zur Auszahlung gelangen; der Restbetrag von fl. 2296·14 wird auf neue Rechnung vorgetragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Slavonische Localbahnen. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 16. Juni fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, Baron Svetosar Kusević, die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Slavonischen Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung der Bureau erstattete die Direction Bericht über die Bauthätigkeit der Gesellschaft. Die Theilstrecke Essegg—Nasics wurde fertiggestellt und dem Verkehre übergeben. Die übrigen Theile der Eisenbahn werden bis Ende des Jahres dem Verkehre übergeben werden können. Die Generalversammlung acceptirte den mit den Ungarischen Staatsbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrag, laut welchem die Ungarischen Staatsbahnen für die Betriebsführung 50 pCt. der Einnahmen erhalten. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath für deren Gestion während der Bauzeit, wurden bei den hierauf folgenden Wahlen die bisherigen Functionäre dieser beiden Körperschaften auch für die Dauer des laufenden Betriebsjahres wieder gewählt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monate April.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte, in dem „R.- und Pr. St.-A.“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April ergibt für die 67 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.090·16 km, Folgendes:

Im Monate April betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 27,030.039 Mark oder 2,923.174 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 723 Mk. oder 11·07 pCt. weniger als in demselben Monat des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 67,869.588 Mk. oder 2,589.483 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1787 Mk. oder 2·58 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende April betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 21,960.287 Mark oder 2,430.596 Mk. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 718 Mk. oder 11·36 pCt. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 57,872.256 Mk. oder 2,051.998 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1862 Mk. oder 2·31 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 17,595.825 Mk. oder 847.537 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2584 Mk. oder 3·78 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 38,470.671 Mk. oder 1,117.260 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5584 Mk. oder 1·73 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Preussen. (Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse einiger Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin.) Die an der Bahnstrecke Reppen-Meseritz gelegenen Stationen Schermeisel, Tempel und Kurzig sind nur mit Seitenrampen versehen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

— (Aenderung eines Stationsnamens.) Der zwischen den Stationen Gummersbach und Dieringhausen der Strecke Brügge—Dieringhausen gelegene Haltepunkt Vollmerhausen hat die Bezeichnung „Vollmerhausen-Berg“ erhalten.

Frankreich. (Betriebseröffnung.) Die Ostbahn hat am 2. Juni die Linie Trilport—La Ferté Milon dem Verkehre übergeben.

— (Betriebseinstellung.) Die Gesellschaft der Bergwerke von Lens ist ermächtigt worden, auf der Zweigbahn von der Sainte Elisabethgrube nach Pont à Vendie den öffentlichen Güterverkehr bis auf Weiteres einzustellen.

— (Concessions-Uebertragung.) Die Uebertragung der am 3. September 1875 und 26. April 1880 ursprünglich den Städten Roubaix und Tourcoing ertheilten Strassenbahn-Concession von der „Compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing“ auf die „Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing“ ist genehmigt worden. Zugleich ist die Anlage der neu anzulegenden Ergänzungslinien und Strecken für gemeinnützig erklärt worden.

Russland. (Betriebseröffnungen.) Vom Eisenbahn-Departement wurde bekannt gegeben, dass der regelmässige Personen- und Waarenverkehr auf der Zweigbahn von der Station Rtischtschewo der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn bis zur Stadt Sserdobsk (45·82 Werst) am 20. April und auf der Lebedjan-Jelezlinie, von der Station Lebedjan der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn bis zur Station Jelez der Südost-Eisenbahnen gleichfalls der Rjäsan-Uralsker Bahn gehörig (74·33 Werst) am 22. April eröffnet worden ist. Ferner ist auf der Tambow-Kamyschiner Linie der Rjäsan-Uralsker Bahn gegenwärtig der Verkehr von Tambow bis nach Balaschow (194 Werst) eröffnet; die Strecke von Balaschow nach Kamyschin (251 Werst) wird dem Verkehre voraussichtlich im August dieses Jahres übergeben werden können.

— (Eisenbahnprojecte.) Der Gesellschaft der Südostbahn ist gestattet worden, eine Zweiglinie von der Station Kupjansk der Balaschow-Charkower Eisenbahn nach der Station Lissitschansk der Donez-Kohlenbahn zu bauen. Diese Bahn ist deshalb besonders wichtig, weil durch sie von der Kursk-Charkow-Asower Kronsbahn, die den stets steigenden Verkehr nicht mehr bewältigen kann, ein Theil der Frachten abgelenkt wird, und zwar besonders von der Strecke Slawjansk-Charkow, die bisher für alle Frachten der Wladikawskaer Bahn den einzigen Weg nach dem Norden bildete. Die Moskau-Jaroslawer Bahn hat die Genehmigung erhalten, 2 Zufuhrbahnen zu erbauen, die eine von der Station Mytischtschi bis zum Dorfe Schtschelkowo, 15·50 Werst lang, die andere, 8·50 Werst lang, von der Station Wolga zum linken Ufer der Wolga. Die Kosten für beide Bahnen sind auf 450.000 R. veranschlagt. Von besonderer Wichtigkeit ist die erstgenannte Zufuhrbahn, welche durch einen reichen Fabrikrayon gehen wird, der schon jetzt jährlich 770.000 Pud Fabrikate ausführt.

Japan. (Eisenbahnstatistisches.) Die erste Eisenbahn in Japan wurde im Jahre 1872, und zwar von Tokio nach Jokohama, gebaut, dieselbe ist 22 engl. Meilen lang und, wie alle japanischen Linien, schmalspurig (3′ 6″ Breite). Anfangs war der Eisenbahnbau ganz in Händen der Regierung, bis im Jahre 1888 Privatbahnen allgemeiner wurden. — Im Jahre 1892 trat in der bis dahin regen Bauthätigkeit ein Nachlass ein. — Gegenwärtig sind 1870 engl. Meilen im Betriebe, 13 Linien mit einer Gesammtlänge von 264 Meilen und einem Capitale von 9·2 Millionen Dollars genehmigt. Ausserdem wurden im Laufe der letzten zwei Jahre 62 Baugesuche — im Ganzen für 1300 bis 1400 Meilen und mit 56·2 Millionen Dollars Capital — überreicht, von denen der Eisenbahnrath bis nun 6 bewilligt und 5 verworfen hat. — Ferner sind auf Grund des Eisenbahnbau-Gesetzes noch 20 Regierungslinien zu bauen, von denen innerhalb der nächsten 20 Jahre 12 mit 1264 Meilen Gesammtlänge

und 100·8 Millionen Dollars Kostenaufwand gebaut werden sollen. Es werden somit voraussichtlich in 20 bis 30 Jahren im Ganzen 4600 Meilen in Japan im Betriebe sein. — Die Verkehrsausgaben für die in Betrieb stehenden 1870 engl. Meilen betrugen im Jahre 1893: 4,159.576 Dollars. — Der Reingewinn der im Betriebe befindlichen Regierungsbahnen (im Jahre 1892: 551 Meilen) betrug nach dem Durchschnitte von 1889 bis 1892 6·3 pCt., der der Privatbahnen (im Jahre 1892: 1319 Meilen) nach dem Durchschnitte von 1890 bis 1892 5·2 pCt. des Capitals. Eine Steigerung dieses Reingewinnes ist zu erwarten, wenn einmal die verschiedenen Linien zu einem zusammenhängenden Netze verbunden und die grossen, bisher noch brachliegenden Länderstrecken bebaut und bevölkert sein werden.

Schiffahrt.

Gemischte Pruth - Commission. Die gemischte Pruth-Commission hat sich veranlasst gesehen, die in der Sitzung vom 27. April beschlossenen Bestimmungen über die Flossfahrt auf dem Pruth (siehe Verordgs.-Bl. Nr. 63) den Betheiligten mittelst besonderer Kundmachung zur Kenntniss zu bringen, in welcher Kundmachung gleichzeitig bekanntgegeben wird, dass jede Zuwiderhandlung gegen eine der neuen Bestimmungen in Gemässheit der Art. 14, 21, 70 und 71 des Pruthschiffahrts-Reglements bestraft wird. Der Rechnungsabschluss der Commission für das Jahr 1893 weist zuzüglich eines Vortrages von 24.180 Frcs. aus dem Vorjahre insgesammt 146.074 Frcs. 70 Cts., an Ausgaben 122.454 Frcs. 70 Cts. auf, schliesst somit mit einem Ueberschusse von 23.620 Frcs., welch letzterer bankmässig angelegt auf das laufende Jahr übertragen wurde. Die Eingänge an Schiffahrtstaxen betrugen im Gegenstandsjahre 42.516 Frcs. 40 Cts. Der Fortschritt in den von der Commission in Angriff genommenen Regulirungsarbeiten wurde durch die ungewöhnlichen und lange andauernden Frühjahrs-Hochwässer im Jahre 1893 sehr behindert. Auch in der übrigen Bauzeit war, den Monat Juli ausgenommen, das Wetter den Arbeiten nichts weniger als günstig. Regen und Stürme herrschten fast ununterbrochen. Dessenungeachtet war es möglich, mit den unter dem Wasserspiegel vorzunehmenden Arbeiten bis Ungheni vorzudringen. Im Ganzen wurden aus dem Flussbette entfernt 52 m³ Felsgestein, welche ein die ganze Flussbreite durchquerendes Riff zwischen Ungheni und Danutzeni bildeten, 27 Piloten, welche mit Steinen und Flechtwerk die Ueberreste alter verlassener Schiffsmühlendämme bildeten, 2215 gesunkene Baumstämme, 347 gesunkene Wurzelstöcke und das Wrack eines vor mehr als 20 Jahren bei Prisecani gesunkenen Fahrzenges. Zur Beseitigung dieser Objecte wurden 270 kg Dynamit verwendet. Längs der Ufer wurden insgesammt 14.331 Objecte entfernt, davon im Oberlaufe des Flusses 2867, und zwar 100 Piloten eines alten Schiffsmühlendammes, 1015 Baumstämme am rechten, 160 am linken Ufer, 1590 Wurzelstöcke am rechten, 2 am linken Ufer, im Unterlaufe 4539 Baumstämme am rechten, 3844 am linken Ufer, 2150 Wurzelstöcke am rechten, 931 am linken Ufer.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Polluce“ aus Calcutta.) Dieser Dampfer von 1286 Tonnen Gehalt ist am 28. März von Calcutta abgefahren und am 1. Mai mit 2 Passagieren und 1334 Gewichtstonnen Ladung in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 84.152 kg Tamarinde (wovon 40.092 kg für Venedig), 513.960 kg Baumwolle (wovon 490.250 kg für Venedig), 542.518 kg Jute (wovon 361.340 kg für Fiume), 1015 kg Indigo, 4974 kg Leinwand, 141.288 kg Häute (wovon 9135 kg für Fiume und 39.077 kg für Venedig); aus Aden 19.738 kg Häute (wovon 19.538 kg für New-York), 710 kg Myrrhe, 3197 kg Weihrauch, 10.150 kg Perlmutter; aus Port-Said 12.000 kg Unschlitt. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 562.428 fl. ö. W.

Partielle Donauregulirung. (Vollendung des Durchstiches nächst Baja.) Ende Juni wurde die vom kgl. ungar. Handelsminister angeordnete Ausführung eines Donaudurchstiches nächst Baja, und zwar zwischen Bogyszlo und Faisz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1893) vollendet. Die technisch-polizeiliche Commissions-Verhandlung fand unter Führung des technischen Rathes Hugo Zsák und mit Beiziehung der interessirten Staats- und Comitatsbehörden statt. — Durch diese von der Bauunternehmung Cséry zum Kostenpreise von 900.000 fl. ausgeführte Arbeit wird die Schiffahrtslinie um circa 6 km abgekürzt und die bisherige Wasserstauung bei Hochwässern und Eisgängen beseitigt.

Projectirter Bau eines Donau-Winterhafens nächst Pressburg. (Commissionelle Begehung der zur Anlage in Aussicht genommenen Plätze.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Wunsche der kgl. Freistadt Pressburg entsprechend, die Herstellung eines circa 3—4 Dampfer und 20—25 Schleppschiffe fassenden Winterhafens in unmittelbarer Nähe der Stadt beschlossen. Es sind hiezu drei Plätze in Aussicht genommen, und zwar in erster Linie der am rechtsseitigen Donauufer der Stadt gegenüber gelegene sogenannte Pöttchenarm, welcher den Vortheil bietet, durch einen vorgelagerten Wald gegen Treibeis geschützt zu sein, ferner der sogenannte Brennerarm, der in Folge seiner Wassertiefe entsprechen würde, und schliesslich ein unmittelbar nächst der Stadt bei Gelegenheit des Brückenbaues gewonnenes Bassin, welches durch einen Steinwurf vor dem Eindringen des Treibeises geschützt werden kann. Die Ausführung dieses letzteren Projectes wäre mit den geringsten Kosten verbunden und hätte auch den Vortheil, während der Schiffahrtsaison als Handelshafen zu dienen. Die vom Minister zum Studium dieser Frage entsendete Commission, in welcher auch die Vertreter der interessirten Dampfschiffahrt-Unternehmungen und jene des Pressburger Municipiums vertreten sein werden, wird ihre Arbeit in der ersten Hälfte des Monates Juli beginnen.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis zum 15. Juli.)

Adriatischer Dienst.

10. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

11. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

12. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

13. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän F. Msrochino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

14. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina“, Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

10. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Leda“, Capitän E. Klun, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.

11. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Niobe“, Capitän G. Morovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.

13. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts“, Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

14. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Elektra“, Capitän G. de Grisogano, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona“ Capitän P. Mersa, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

8. August, zu Mittag: Dampfer „Imperator“, Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. Juni eingetragen die Firma:

„K. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft“.

(italienisch):

„I. R. Società privilegiata della ferrovia della Valsugana“

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 6. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 70, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. Mai 1894, Z. 13.081, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 14. Juni 1894 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Der Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von Trient im Anschlusse an die Linie Kufstein-Ala der Südbahn über Pergine, Caldonazzo, Levico, Ronegno, Borgo, Strigno und Grigno an die Reichsgrenze bei Tezze.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer der ihr gehörigen Bahn (nach Ablauf von 90 Jahren vom 6. Februar 1894 an gerechnet), soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früherer Erlöschung der Concession oder Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinie durch den Staat oder über einen von der Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital beträgt 3,000.000 Kronen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, zerlegt in 7500 Stück auf den Ueberbringer lautende Actien zu 400 Kronen und besteht aus 4000 Stück Prioritätsactien im Gesammtbetrage von 1,600.000 Kronen und aus 3500 Stück Stammactien im Gesammtbetrage von 1,400.000 Kronen. Die Actien sind untheilbar.

6. Der Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath.

Die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes wird auf neun oder eilf festgesetzt. Zwei Drittel der Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben.

Ein Mitglied des Verwaltungsrathes wird von der Staatsverwaltung entsendet.

Die übrigen Verwaltungsrathsmitglieder werden je zur Hälfte von den Besitzern der Prioritätsactien und von jenen der Stammactien in zwei Wahlgruppen und zwei gesonderten Wahlacten, jedoch bei derselben Generalversammlung gewählt.

Das Land Tirol, sowie diejenigen tirolischen Gemeinden, welche laut der Zeichnungsprotokolle die Stammactien gezeichnet haben, sind berechtigt, so lange sie sich im Besitze von Stammactien befinden, ersteres durch den Landesausschuss ein Mitglied und letztere zusammen zwei Mitglieder in den Verwaltungsrath zu entsenden, welche drei Mitglieder in die auf die Wahlgruppe der Stammactienbesitzer entfallende Zahl der Verwaltungsrathsmitglieder einzurechnen sind.

Die Mitglieder des Verwaltungsrathes (mit Ausnahme der vom Staate, dem Lande Tirol und den tirolischen Gemeinden entsendeten) werden in der ordentlichen Generalversammlung auf die Dauer von drei Geschäftsjahren gewählt.

Für die ersten drei Geschäftsjahre werden die Mitglieder des Verwaltungsrathes mit Ausnahme der von der Staatsverwaltung, dem Tiroler Landesausschusse und den betheiligten Tiroler Gemeinden zu entsendenden Mitglieder von der constituirenden Generalversammlung gewählt.

Falls ein gewähltes Mitglied des Verwaltungsrathes vor Ablauf seiner dreijährigen Functionsdauer ausscheidet oder an der Ausübung seiner Function dauernd verhindert ist, wählen die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes, welche von derselben Wahlgruppe, wie der Ausscheidende das Mandat erhalten haben, an seiner Stelle einen Ersatzmann, welcher bis zur nächsten ordentlichen Generalversammlung in Function bleibt. In dieser Generalversammlung erfolgt sodann die Neuwahl an Stelle des ausgeschiedenen Mitgliedes durch die betreffende Wahlgruppe und für jene Zeit, für welche der Ausgeschiedene noch zu functioniren gehabt hätte.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 14. Juni 1894 wurden zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt:

I. Von der Wahlgruppe der Prioritätsactionäre:

Adolf Graf Dubsky von Trzebomyslitz, k. u. k. Kämmerer, k. u. k. Oberst a. D. und Grossgrundbesitzer in Wien.

Seine Excellenz Philipp Graf Boos-Waldeck, k. u. k. geheimer Rath und Kämmerer in Wien.

Eduard Palmer, Generaldirector der österr.-alpinen Montangesellschaft in Wien.

Fritz Ritter von Stepski, dipl. Ingenieur, königl. ungar. Bauinspector a. D. und offener Gesellschafter der Firma „Martin Kink & Co.“ in Wien.

Victor Forot, Ingenieur in Trient.

II. Von der Wahlgruppe der Stammactionäre:

Carl Payr, k. k. Universitätsprofessor und Mitglied des tirolischen Landesausschusses in Innsbruck.

Von Seite der k. k. Staatsverwaltung wurde laut Erlasses Seiner Excellenz des k. k. Handelsministers vom 7. Juni 1894, Z. 1445, Robert Graf von Terlago, k. u. k. Kämmerer, Reichsrathsabgeordneter und Grossgrundbesitzer in Lienz zum Verwaltungsrathsmitgliede ernannt.

7. Die Firmazeichnung erfolgt in der Art, dass der vorgedruckte oder von wem immer geschriebene Firmawortlaut collectiv von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und einem mit der Procuraführung betrauten Beamten der Gesellschaft, von letzterem mit einem die Procura andeutenden Zusatze unterzeichnet wird.

8. Alle öffentlichen Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch den Vorsitzenden des Verwaltungsrathes rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung“.

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 31. Mai wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, Adalbert Ritter v. Lanna, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann, die XXVII. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 40 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 21.486 Actien mit 757 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1893 vorgelegten Geschäftsberichte haben alle Zweige des gesellschaftlichen Betriebes im Berichtsjahre eine Besserung erfahren. — Es wurden im Jahre 1893 48.664 Reisende, 186 t Reisegepäck, 2647 t Eilgüter und 161.118 t Frachtgüter mehr befördert als im Jahre 1892. — Die Brutto-Einnahmen betrugen 4,674.563 fl. 17 kr. (+ 385.518 fl. 71 kr. gegenüber dem Vorjahre), die Gesammtausgaben 2,167.448 fl. 34 kr. (— 12.309 fl. 7 kr.). Bringt man von den obigen Brutto-Einnahmen die Steuern per 286.011 fl. 23 kr., die besonderen Ausgaben per 83.296 fl. 50 kr. und die eigentlichen Betriebsausgaben per 1,798.140 fl. 61 kr. in Abschlag, so ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 2,507.114 fl. 83 kr. (+ 397.827 fl. 78 kr. gegenüber dem Jahre 1892). Von diesem Betriebsüberschusse wurden für Verzinsung und Amortisation der Prioritäten 1,137.023 fl. 50 kr. verwendet, so dass ein verfügbares Reinerträgniss von 1,370.091 fl. 33 kr. erübrigt. — Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium. Des Weiteren wurde über Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen, von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse eine 5percentige Dividende gleich 649.995 fl. für das circulirende Actiencapital und nach Abzug einer 10percentigen Tantième per 72.009 fl. 63 kr. eine 2percentige Superdividende im Betrage von 259.998 fl. zu vertheilen und den sonach verbleibenden Rest von 797.840 fl. 51 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Nachdem die Versammlung, conform den Anträgen des Verwaltungsrathes, principielle Beschlüsse hinsichtlich der Erhöhung des Actiencapitals, sowie des Baues von Localbahn- und Schleppbahnlinien gefasst hatte, wurde zu den statutenmässigen Wahlen geschritten. Dieselben ergaben die Wiederwahl des Ferdinand Bayer, Carl Georg Fröhlich und Adalbert Ritter v. Lanna in den Verwaltungsrath, dann Dr. Josef Tragy, Siegmund Schlesinger und Friedrich Tempsky, sowie der Ersatzmänner Siegmund Beer und Ernst Janovski in den Revisions-Ausschuss. — In der nach der Generalversammlung abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Adalbert Ritter v. Lanna zum Präsidenten und Seine Excellenz Dr. Anton Freiherr v. Banhans zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Achenseebahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 12. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Friedrich Ritter v. Graf, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Regierungs-Secretär Dr. Carl Weber, die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Achenseebahn - Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 3582 Actien vertraten. Nach dem pro 1893 vorgelegten

Geschäftsberichte betrugen die Gesammteinnahmen 35.577 fl. 97 kr. (+ 4112 fl. 33 kr. gegenüber dem Jahre 1892), die Gesammtausgaben 25.943 fl. 66 kr., so dass sich ein Betriebsüberschuss von 9634 fl. 31 kr. ergibt. — Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Des Ferneren wurde über Antrag des letzteren beschlossen, von dem oben angeführten Betriebsüberschusse 473 fl. 41 kr. zur Dotirung des Reservefondes, 2500 fl. zur Dotirung des Erneuerungsfondes, 1000 fl. zur Abschreibung auf das Placatconto, 4500 fl. zur Abschreibung auf das Organisationsconto und 800 fl. zur Tilgung von Prioritätsactien zu verwenden und den Rest per 360 fl. 90 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Hierauf wurde das ausscheidende Mitglied Gustav Moshagen wieder- und an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Carl Schlesinger-Trier der gegenwärtige Chef dieser Firma, Zuckermantel, in den Verwaltungsrath neu gewählt. Mit der Wahl des Franz Eberle, Gustav Blobel und Carl Bergmann, dann der Ersatzmänner Josef Fritz und Dr. Eduard Rainer in den Revisions-Ausschuss schloss die Generalversammlung. — In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Zuckermantel zum Präsidenten und Dr. Wackernell zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Generalversammlung.) Am 23. Juni wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrath Camill Kuranda die 23. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mährisch-Schlesischen Centralbahn abgehalten. Bei derselben waren 20 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 23.100 Actien mit 512 Stimmen vertraten. Zur Beschlussfassung über das unter Anderm auf der Tagesordnung stehende Verstaatlichungs-Uebereinkommen und seine societären Consequenzen war die Generalversammlung nicht berechtigt, nachdem die hiefür statutenmässig erforderliche Zweidrittelzahl der Actien innerhalb des vorgeschriebenen Termines nicht erlegt worden war. Dagegen wurde der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss pro 1893 genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe mit 635 gegen 512 Stimmen der von dem Actionär Dr. Salz geführten Opposition das Absolutorium ertheilt. Mit dem gleichen Stimmenverhältnisse wurde das statutenmässig ausscheidende Verwaltungsraths-Mitglied Johann Pechar wiedergewählt. Die Zuweisung der Functionsgebühr von jährlich 7000 fl. für den Verwaltungsrath und das Directions-Comité, sowie die Wiederwahl des bisherigen Revisions-Ausschusses erfolgte einstimmig. Nachdem noch Dr. Salz einen Protest in Betreff der Giltigkeit der gefassten Beschlüsse angemeldet hatte, wurde die Generalversammlung geschlossen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager
Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat Juni 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Juni 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juni 1894	Stand am letzten Juni 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	97.838	15.150	22.491	90.497
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	4.175	1.925	1.315	4.785
Stärke	6.235	520	449	6.306
Wein	8.888	2.614	3.171	8.331
Zucker	34.392	3.679	12.245	25.826
Spiritus	3 008	1.188	128	4.068
Weizen	15.048	—	1.201	13.847
Diverse	26.092	5.224	3.982	27.334
Assecuranzwerth fl.	3,018.654	551.459	820.361	2,752.752

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juni 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juni 1894	Stand am letzten Juni 1894
Lagerscheine:				
Stück	75	14	4	85
Versicherungswerth ö.W. fl.	132.945	39.100	11.520	160.525
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	63.750	9.800	—	73.550

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager
Wien, II., Praterquai.

Monat Juni 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Juni 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juni 1894	Stand am letzten Juni 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	79.899	8.592	19.942	68 549
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	3.921	—	—	3.921
Hafer	14.851	6.237	8.040	13.048
Korn	29.491	1.501	5.628	25.364
Gerste	6.362	—	640	5.722
Mais	21.793	829	5.336	17.286
Diverse	3.481	25	298	3.208
Assecuranzwerth ö.W. fl.	573.062	58.200	136.120	495.142

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juni 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juni 1894	Stand am letzten Juni 1894
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	2	1	1	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	112.250	2.650	52.240	62.660
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 20. Juni d. J. den mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrathes bekleideten Oberrechnungsrath im handelsstatistischen Dienste des Handelsministeriums Armand v. Kuciejewski ad personam zum Rechnungsdirector in diesem Dienste allergnädigst zu ernennen geruht.

Wurmbrand m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Anhang zu Theil V, Hefte 1 und 2.

Tarif für Kohlentransporte, enthaltend Cursdifferenzen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 gelangt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks (Theil V, Hefte Nr. 1 und 2 vom 1. Jänner 1894) je ein Anhang, enthaltend Cursdifferenzen, zur Einführung.

Ab 1. August 1894 werden die Cursdifferenzen von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen.

Exemplare dieser Anhänge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 6. Juli 1894. [540]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 tritt der Nachtrag I zum directen Personentarife vom 1. April 1893 in Kraft.

Derselbe enthält Einbeziehung der Station Steinschönau in den directen Personentarif.

Teplitz, am 6. Juli 1894. [541]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr nach Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Westbahn und Böhm. Commercialbahnen.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. August 1894 tritt zum Tarife vom 1. August 1892 für oben genannten Verkehr der II. Nachtrag in Wirksamkeit, enthaltend neue Frachtsätze von Wohontsch und Wiesa, neuen Frachtsatz von Schwaz-Kuttowitz nach Saaz, neue Frachtsätze nach Radnitz, Aenderung und Ergänzung der Schachttarife, Aenderung von Stationsnamen und neues Verzeichniss der Schleppbahngebühren.

Abdrücke dieses Nachtrages sind zum Preise von je 10 kr. ö. W. durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zu beziehen.

Prag, am 4. Juli 1894. [542]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrplan-Aenderung.

Vom 15. Juli 1894 angefangen wird der Personenzug Nr. 1223 von Schönbrunn statt um 7 U. 30 M. erst um 7 U. 59 M. Früh abgehen, den Anschluss an den Personenzug Nr. 39 herstellen und in Troppau um 8 U. 45 M. Früh ankommen.

Hiedurch wird eine neue Frühverbindung von Sternberg, Olmütz, Prerau, Bautsch, Fulnek, Neutitschein (via Zauchtel) und Wagstadt hergestellt.

Wien, am 9. Juli 1894. [543]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Eröffnung der Station Vágfalva für den Gesammtverkehr.

Die Station Vágfalva der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird am 15. Juli 1894 für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

In Folge dessen treten die in dem ab 1. Juni 1894 erschienenen Nachtrage VIII zum Localgütertarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn enthaltenen, auf die Station Vágfalva bezughabenden Bestimmungen und Frachtsätze, vom genannten Tage in Kraft.

Budapest, am 5. Juli 1894. [544]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Berichtigungen zum Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 werden in dem ab 1. Juni 1894 giltigen Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbandstarife, Theil II, Heft 1, die nachstehenden Berichtigungen vorgenommen, u. zw.:

Auf Seite 14 hat der in der Schnitt-Tariftabelle in der dritten Rubrik („sind anzuwenden die Frachtsätze des Stationstarifes für"), zweite Zeile, rücksichtlich des Verkehres mit Adamsthal angegebene Name der bezüglichen Vorstation nicht „Böhm.-Trübau", sondern richtig „Blansko" zu lauten.

Auf Seite 34 beträgt der daselbst für den Verkehr zwischen Hamburg B. und Marchegg vorgesehene Frachtsatz des Specialtarifes III nicht 173 Pfennig, sondern richtig **241** Pfennig.

Wien, am 5. Juli 1894. [545]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Swinemünde—Heringsdorf, jedoch nicht vor dem 20. Juli 1894, treten für den Verkehr mit Ahlbeck und Heringsdorf, Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, nachstehende Tarifmassnahmen in Wirksamkeit.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen für Swinemünde zuzüglich folgender Kilometerzahlen zu Grunde zu legen:

Ahlbeck . . . . 6 km
Heringsdorf . . . . 8 km

Im Verkehre mit Reichenberg S. N. D. V. B. kommen für Güter der allgemeinen Stückgutclassen (siehe Tarifheft 1, Seite 397) zur Anwendung:

Ahlbeck . . . . . . 5·19 Mark für 100 kg
Heringsdorf . . . . . 5·21 „ „ 100 „

Wien, am 2. Juli 1894. [546]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge X zu Heft Nr. 1 und VIII zu Heft Nr. 2.

Mit 20. Juli 1894 treten zum Norddeutsch-Sächsischen Verbande nachstehende Nachträge in Kraft, welche in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit liegen und bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·02, bezw. 0·05 Mark erhältlich sind:

Nachtrag X zu Tarifheft Nr. 1 vom 1. Jänner 1891.
Nachtrag VIII zu Tarifheft Nr. 2 vom 15. August 1891.

Wien, am 3. Juli 1894. [547]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Kohle.

Am 1. August 1894 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. September 1893 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:
Aenderungen von Frachtsätzen des Haupttarifes,
Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren und eine Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 10 Hellern = 10 Pfennigen für das Stück erhältlich.

Wien, am 6. Juli 1894. [548]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 18 für den Transport von Lebensmitteln.

Im Theile II des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr sind auf Seite 70A im Ausnahmetarife Nr. 18 bei den Frachtsätzen die Berufungszeichen [1]) und [2]), sowie am Fusse der Seite die Bemerkungen sub [1]) und [2]) zu streichen.

Durch diese Massnahme wird die Beschränkung, nach welcher die Frachtsätze via Cormons transit und via Pontebba transit des vorbezeichneten Ausnahmetarifes Nr. 18 nur für Provenienzen von bestimmten italienischen Stationen Anwendung finden, aufgehoben, und diese Frachtsätze gelten nunmehr für das gesammte, der Route via Cormons, bezw. der Route via Pontebba tarifmässig zugewiesene italienische Verkehrsgebiet.

Wien, am 6. Juli 1894. [549]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Hannover - Bayerischer Verband. (Aufnahme der Station Weidenhausen.) Die neu eröffnete Station Weidenhausen wurde am 1. Juli in den directen Güter- etc. Verkehr aufgenommen.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag XIV.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli gelangte der Nachtrag XIV zur Einführung.

Königl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Nachtrag 2 zum Steinkohlen- etc. Tarife mit den Directionsbezirken Bromberg, Breslau u. s. w.) Mit dem 1. Juli 1894 ist zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Coaks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Breslau u. s. w. vom 1. Juni 1893 der Nachtrag II in Kraft getreten. Derselbe enthält u. A. neue Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecken Kulmsee—Schönsee und Mohrungen—Wormditt, sowie nach der Station Parkowo des Directionsbezirkes Bromberg, ferner ermässigte Frachtsätze für Sendungen von mindestens 35 000 kg nach Station Alexandrowo, Directionsbezirk Bromberg, loco und transit. Im Weiteren wird durch den Nachtrag die Station Rastenburg der Ostpreussischen Südbahn mit ermässigten Frachtsätzen für mindestens 60.000 kg in den directen Tarif wieder einbezogen. Die Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Mohrungen—Wormditt haben erst vom Tage der Betriebseröffnung derselben ab Giltigkeit.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. Juli 1894 ist der Nachtrag X zum Tarifheft Nr. 1 und der Nachtrag VIII zum Tarifheft Nr. 2 in Kraft getreten. Diese Nachträge enthalten im Wesentlichen neue Ausnahme-Tarifsätze für die Beförderung roher Baumwolle von den Hafenstationen Altona, Hamburg, ferner Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg H., Harburg U. E., sowie Brake, Elsfleth und Nordenham nach denjenigen sächsischen Bezugsstationen, die innerhalb des deutschen Reichsgebietes liegen.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Specialtarife

für

		Lagerzins per 100 kg und Woche
I.	**Baumwolle** und **Jute** in gepressten Ballen **Farbhölzer** in Blöcken **Kolophonium** in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1/2 kr.
II	**Wein** in Fässern in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	1 1/2 kr.
III.	**Kaffee**, **Pfeffer**, **Piment**, **Rosinen**, **Korinthen**, **Feigen** (ausschliesslich Fabriksfeigen), **Mandeln** in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	1 1/2 kr.
IV.	**Fabriksfeigen** **Johannisbrod** in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1 kr.
V.	**Haselnüsse**, geschält in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1 1/2 kr.

Lagerzinsfreiheit.

A) **Zucker**, raffinirt, in Säcken, Fässern und Kisten zum Export, dann **Wein** in Fässern, in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine zweiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

B) **Roh- und Sandzucker**, **Hülsenfrüchte**, **Mehl**, **Pflaumen** } zum Export
in Partien von mindestens 500 Metercentner,

Mineralwässer zum Export
in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine dreiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1273	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen	Robes, zur Beleuchtung noch unbrauchbares Petroleum	Triest-S.-Sabba	Budapest-Franzstadt und Budapest-Kitérö	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und unter Einhaltung der Bestimmungen des ungar.-adriat. Verband-Tarifes (Heft 2) bezw. des Verband-Ausnahme-Tarifes XXIV	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ungar.-adriat. Verband-Tarif, Theil II, Heft 2	92 Kreuzer ö. W. incl. Mgb. und Steuer		8 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die bezüglichen Transporte sind von der Waag- und Verschubgebühr in S. Sabba befreit
1274	Böhmischen Nordbahn	.	Schotter	Klomin	Chrasterhof	Aufgabe bezw. Frachtzahlung pro Frachtbrief und Wagen mindestens für 10.000 kg. Auf- und Abladen durch die Partei. Adressirung an die Länderbank	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarif	11·3 kr.	9·0 kr.	2·3 kr.	Im Kartirungswege		
1275	Oesterr. Nordwestbahn		Rohzucker	Wien-Südbahn transit	Rossitz Oe. N. W. B.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr. Eisenbahn-Verband	115 kr.	60 kr.	55 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage — bis längstens Ende März 1895 — der auf die Firma Heinr. Benies in Rossitz als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe	
1276	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten-Verwaltungen	Kalksteine	Zawratetz-Třemošnitz	Türmitz	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den fraglichen Artikel giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 24·6		Im Kartirungswege		
					Settenz					26·8				
1277	Oest. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	**Elbeumschlags-Verkehr Rumänien-Laube.** Die im Ausnahme-Tarife No. 2, auf Seite 53 des Elbeumschlags-Tarifes Rumänien-Laube vom 1. Jänner 1888, für Baumwollwaaren und Wollwaaren angeführten Frachtsätze finden im Rückvergütungswege unter den gleichen Bedingungen auch auf Garne zum Verweben, das sind einfache (eindrähtige) Garne aller Art, roh, gebleicht oder gefärbt, Anwendung											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1278	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Kolin (Oe.N.W.B.)	Wien (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	kr. 104·0	kr. 88·0	kr. 16·0	Im Kartirungswege		Die Verladung der Spiritussendungen haben die Parteien auf eigene Kosten bewirken zu lassen, und übernimmt die Bahnanstalt für eventuellen, durch nicht entsprechende Verladung während des Transportes entstehenden Schaden keine Haftung. Die Verladung der Pottaschesendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewerkstelligen
				Kolin (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)				104	88·0	16·0			
				oder vice versa										
			Pottasche der Posit. P—21 der Güter-Classification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Kolin (Oe.N.W.B.)	Wien (Oe.N.W.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			92·0	70·0	22·0			
				Kolin (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)				92·0	70·0	22·0			
				oder vice versa										
			Fässer, leere gebrauchte (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	Kolin (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Grammat-Neusiedl (St.E.G.)	Aufgabe in jedem Gewichte			71·8	57·1	14·7			
					Bruck a/L. St.E.G. transit				76·2	60·7	15·5			
1279	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Volovic	Kralup St.E.G.	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	6·7 kr.	5·0 kr.	1·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1280	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruch- und Pflastersteine und Schotter	Wilfleinsdorf	Stadlau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der sonstigen für den Specialtarif 3 und die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für den Transport von Steinen aller Art und Schotter vom 1. Jänner 1888	kr. 9·8	kr. 8·2	kr. 1·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben der Versender, bezw. Empfänger durch eigene Arbeiter und auf eigene Kosten zu bewirken
				Trautmannsdorf					9·8	8·2	1·6			
1281	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Oesterr. Verbandstarifes	Gröditz	Friedland i. Böhmen	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a, bezw. 6 b des Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Sätze	Ausnahmetarif 6 Pfge. a) 67 b) 55		Im Kartirungswege		
					Tschernhausen					a) 63 b) 51				
					Weigsdorf					a) 63 b) 51				
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1282	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Magnesia-Kalksteine	Mitterdorf S.B.	Marchegg St.E.G. transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	33·5 kr.		Im Kartirungswege		Der vorstehende Frachtsatz gilt nur für solche Transporte, welche in Mitterdorf mit directen Frachtbriefen nach den unterhalb Kóbanya liegenden Stationen der kgl. ung. Staats-Eisenbahnen aufgegeben werden
1283	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Posit. Z—1 der allgemeinen Güter-Classification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Hermsdorf-Oehlberg	Politz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	9·7 kr.	7·9 kr.	1·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1284	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Rübenschnitze	Hohenau	Poysdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	20·8 kr.		Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben	Poysdorf	Hohenau					25·6 kr.				
1285	Eisenbahn Wien-Aspang		Strassenkehricht für Dungzwecke	Wien E.W.A.	Maria-Lanzendorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif Theil II, Specialtarif 3	5·6	3·5	2·1	Kartirung		Die Ein- und Ausladung ist durch die Aufgeber bezw. Empfänger innerhalb 6 Tagesstunden auf eigene Kosten zu besorgen. Bei einer etwa erforderlichen Desinfection werden von der Bahnanstalt die tarifmässigen Gebühren zur Aufrechnung gebracht
					Biedermannsdorf				7·0	5·0	2·0			
					Traiskirchen				8·5	5·5	3·0			
					Trumau				9·4	6·5	2·9			
					Ob.-Waltersdorf				9·8	7·0	2·8			
					Tattendorf				10·5	7·5	3·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
1286	Südbahn-Gesellschaft		Mahlproducte	Wien (Matzleinsdorf)	Cormons loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	324	232	92	Im Kartirungswege		
					Görz				319	212	107			
					Rubbia-Savogna				314		102			
					Sagrado				310		98			
					Grignano				305	196	109			
					Monfalcone, Nabresina				305	204	101			
					Prosecco				295	208	87			
					Seesana				290	220	70			
									kr.	kr.	kr.			
1287	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H 19 des Tarif-Theiles I, hinsichtlich der im Punkt 1 dieser Position bezeichneten Holzgattungen, jedoch nur für Längen von über 2·5 m bis 6·3 m und einem Durchmesser bis zu 25 cm am schwachen Ende (Zopfstärke)	Bednarów	Nowosielitza Reichsgrenze (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directe nach der russischen Bestimmungsstation oder mit nach „Nowosielitza transit (für Russland)" lautenden Frachtbriefen, im letzteren Falle muss Weiterbeförderung ab Nowosielitza nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	33		Im Kartirungswege		Hierdurch treten die im Verordnungsblatt Nr. 22 ex 1894 sub P. 475, Nr. 26 ex 1894, P. 567, Nr. 41 ex 1894, P. 777 und 778, Nr. 49 ex 1894, P. 908, Nr. 57 ex 1894, P. 1023 und 1024 und Nr. 68 ex 1894, unter P. 1107 enthaltenen Publicationen ausser Kraft.
				Boryslaw						51				
				Czernowitz						14				
				Czortków						46				
				Hatna trans.						13				
				Hliboka						13				
				Husiatyn						52				
				Sambor						54				
				Skole						51				
				Stanislau						26				
				Stryj						46				
				Suczawa						14				
				Wygoda						47				
				Zuczka						14				
				Berhometh a. S.					37·50	31·55	5·95			
				Czudin					32·50	22·80	9·70			
				Komarestie-Slobodzia					32·50	24·20	8·30			
				Lukawetz a. S.					35·50	29·45	6·05			
				Panka					32·50	22·10	10·40			
				Petroutz a. S.					32·50	20·00	12·50			
				Storożynetz					32·50	20·00	12·50			
				Żadowa					32·50	26·65	5 85			
				Frasin a. M.					60·50	24·50	36·00			
				Gurahumora					60·50	23·00	37·50			
				Kliscbestie					65·50	23·00	42·50			
				Kaczyka					60·50	23·00	37·50			
				Kimpolung					67·50	29·75	37·75			
				Molit					63·50	26·00	37·50			
				Strigoia					65·50	23·00	40·50			
				Wama					66·50	27·00	39·50			
				Radautz					46 50	17·00	29·50			

Dieselben Frachtsätze finden auf Sendungen, welche per Bahn anlangend, ab Nowosielitza per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren), für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland

Fortlaufende Nr.	von der		
1288	K.k.St.B.		**Ergänzung.** Der im Verordnungsblatte vom 26. Juni l. J. Nr. 72, auf Seite 1276 unter Fortlaufende Nr. 1225 publicirte Frachtsatz von 18 kr. ö. W. für Ziegeltransporte zwischen Waldsassen und Roesbach gilt für die Beförderung von Dach- und Mauerziegeln aus Lehm, **bei Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewicht des gestellten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg für einen Wagen**

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
22, vom 24. Februar 1894	475	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2 (Pos. H 19)	Hadikfalva	Nowosielitza Reichsgrenze	Die Tarifermässigung tritt mit 1. August 1894 ausser Kraft

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 78. Wien, 12. Juli 1894. VII. Jahrgang.

Eisenbahnverkehr im Monate Mai 1894

und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893.

Im Monate Mai 1894 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate Mai 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 13,907.987 Personen und 8,595.746 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 28,262.247 fl. erzielt, das ist per Kilometer 982 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 13,292.123 Personen und 8,180.587 t Güter, 27,749.678 fl., oder per Kilometer 991 fl., daher resultirt für den Monat Mai 1894 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·9 pCt.

In den ersten fünf Monaten 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 52,579.540 Personen und 42,217.706 t Güter, gegen 48,696.367 Personen und 39,681.592 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 131,464.615 fl., im Vorjahre auf 124,356.270 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die fünfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 28.721 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.003 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1894 auf 4577 fl., gegen 4441 fl. im Vorjahre, das ist um 136 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1894 auf 10.985 fl., gegen 10.658 fl. im Vorjahre, das ist um 327 fl., mithin um 3·1 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten fünf Monate 1894 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1894 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	90.209
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	61.361
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	31.094
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	29.923
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	21.982
6.	Leoben-Vordernberger Bahn	21.506
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	21.149
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.871
9.	Böhmische Westbahn	17.321
10.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	17.105
11.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	17.073
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.958
13.	Localbahn Swolenowes-Smečna	16.078
14.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	15.823
15.	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Localbahn	15.379
16.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.681
17.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.657
18.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	13.375
19.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.797
20.	Böhmische Nordbahn	12.168
21.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	11.251
22.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.203
23.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.167
24.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.473
25.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.361
26.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	10.291
27.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	10.147
28.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.066
29.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	9.936
30.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.694

31. Bozen-Meraner Bahn 9.125
32. Mohács-Fünfkirchner Bahn 8.112
33. Neutitscheiner Localbahn 7.764
34. Kuttenberger Localbahn 7.752
35. Localbahn Dolina-Wygoda 7.433
36. Fünfkirchen-Barcser Bahn 7.432
37. Eisenbahn Wien-Aspang 7.368
38. Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn 7.337
39. Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.) 7.147
40. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn . . 7.059
41. Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp. 7.003
42. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz 6.797
43. Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf) 6.305
44. Mährisch-schlesische Centralbahn 6.276
45. Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau) . 6.062
46. Gölnitzthalbahn 5.561
47. Budapester Localbahnen 5.554
48. Unterkrainer Bahnen 5.546
49. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar . . . 5.299
50. Localbahn Zsebely-Csakovár 5.172
51. Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway) 4.908
52. Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan) 4.627
53. Localbahn Mösel-Hüttenberg 4.591
54. Localbahn Petroszény-Lupény 4.464
55. Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich) . 4.265
56. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn 3.969
57. Poprádthalbahn 3.833
58. Kolomeaer Localbahnen 3.720
59. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch. 3.718
60. Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien) 3.660
61. Eisenbahn Vinkovce-Brcska 3.600
62. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. 3.574
63. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen 3.532
64. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz 3.514
65. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 3.451
66. Localbahn Gleisdorf-Weiz 3.389
67. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft . . 3.345
68. Localbahn Gran—Almás-Füzitö 3.257
69. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) . . 3.029
70. Torontaler Localbahnen 3.019
71. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . . 3.019
72. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 2.942
73. Belišće-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb. 2.909
74. Localbahn Szathmár-Nagybánya 2.899
75. Kremsthalbahn 2.830
76. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . . 2.630
77. Háromszéker Localbahnen 2.556
78. Terret-Kowácznaer Localbahn 2.448
79. Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz 2.446
80. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.443
81. Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges. . . . 2.414
82. Mühlkreisbahn 2.333
83. Localbahn Eperies-Bartfeld 2.325
84. Localbahn Nágy-Károly—Somkuti 2.292
85. Zagorianer Bahn 2.282
86. Számosthalbahn 2.268
87. Böhmische Commercialbahnen 2.258
88. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 2.206
89. Localbahn Laibach-Stein 2.201
90. Localbahn Asch-Rossbach 2.150
91. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.136
92. Steyrthalbahn 2.088
93. Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás . . . 2.050
94. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T. . . 2.047
95. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 2.023
96. Localbahn Strakonitz-Winterberg 1.939
97. Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton . 1.927
98. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 1.898
99. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha 1.882
100. Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen . 1.867
101. Mährische Westbahn 1.843
102. Biharer Vicinalbahnen 1.802
103. Localbahn Kaschau-Torna 1.800
104. Muranythalbahn 1.795
105. Welser Localbahnen 1.711
106. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.692
107. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma . 1.690
108. Vicinalbahn Ujszász-Jászapath 1.656
109. Székler Eisenbahn 1.654
110. Löcsethalbahn 1.636
111. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen 1.632
112. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft . 1.622
113. Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés . . . 1.622
114. Szilágysager Eisenbahn 1.615
115. Localbahn Késmárk—Szepes-Béla 1.575
116. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . 1.519
117. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . . 1.502
118. Localbahn Wodňan-Prachatitz 1.495
119. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.461
120. Slavonische Localbahn (Strecke Essegg-Našic) 1.385
121. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.334
122. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tomásy . . . 1.329
123. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély . . 1.315
124. Békéser Comitatsbahnen 1.313
125. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.277
126. Matraer Vicinalbahnen 1.238
127. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar 1.178
128. Localbahn Potscherad-Wurzmes 1.066
129. Mezötur-Turkever Eisenbahn 1.066
130. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.051
131. Békes-Csánader Localbahn 1.034
132. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb . 991
133. Felek-Fogaroser Localbahn 977
134. Szepes-Béla—Podoliner Localbahn 938
135. Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz 926
136. Borossebes-Menyházer Localbahn 907
137. Haraszti-Ráczkever Localbahn 905
138. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 814
139. Taraczthalbahn 734
140. Localbahn Warasdin-Golubovec 427

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten 1894 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Kolomeaer Localbahnen	85·9
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seew.) .	63·5
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan) . .	60·7
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	59·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	59·2
Localbahn Petroszény-Lupény	45·2
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	45·1
Localbahn Kaschau-Torna	45·0
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	44·9
Békéser Comitatsbahnen	33·7

	%
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	31·9
Gölnitzthalbahn	31·1
Mezötur-Turkever Eisenbahn	30·2
Localbahn Terret Kowaszna	30·2
Budapester Localbahnen	29·4
Székler Eisenbahn	27·8
Szilágysager Eisenbahn	25·5
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	24·6
Localbahn Asch-Rossbach	23·4
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	22·9
Haromszéker Localbahnen	22·8
Localbahn Budapest-Lajosmizse	22·5
Poprádthalbahn	22·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	21·3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	20·4
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	20·3
Brünner Localbahn (Dampftramway)	19·7
Localbahn Mösel-Hüttenberg	19·6
Löcsethalbahn	18·4
Bihárer Vicinalbahnen	17·7
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	17·5
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	17·4
Localbahn Gleisdorf-Weiz	17·3
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	16·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	15·2
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	14·9
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	14·9
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	14·1
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	14·1
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	13·9
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	13·8
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	13·6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	13·4
Matraer Vicinalbahnen	13·3
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	13·2
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	12·8
Taraczthalbahn	12·6
Localbahn Warasdin-Golubovec	11·9
Torontaler Localbahnen	10·9
Zagorianer Bahn	10·8
Bozen-Meraner Bahn	10·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	10·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10·2
Neutitscheiner Localbahn	9·7
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	9·1
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	8·7
Felek-Fogaraser Localbahn	8·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	8·2
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	7·9
Böhmische Commercialbahnen	7·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7·1
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	6·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	6·5
Wiener Verbindungsbahn	6·0
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	5·7
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	5·7
Steyrthalbahn	5·3
Localbahn Potscherad-Wurzmes	5·2
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	5·2
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	5·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5·0
Eisenbahn Wien-Aspang	5·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·7
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	4·5
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	4·3
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	4·3
Haraszti-Ráczkever Localbahn	4·1
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3·7
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	3·7
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·4
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Localbahn	2·4
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2·4
Kuttenberger Localbahn	1·7
Böhmische Nordbahn	1·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	1·6
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	1·6
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·4
Mährische Westbahn	1·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	1·0
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	1·0
Stauding-Stramberger Localbahn	0·7
Számosthalbahn	0·6

Nach der A b n a h m e des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten 1894 ergibt sich gegenüber der gleichen Zeitperiode 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·5
Localbahn Ruma-Vrdnik	1·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	1·4
Böhmische Westbahn	1·5
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·0
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	2·0
Mühlkreisbahn	2·3
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	2·6
Mährisch-schlesische Centralbahn	3·0
Fünfkirchen-Barcser Bahn	3·3
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	3·5
Localbahn Swolenowes-Smečna	3·8
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3·8
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	5·0
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	5·0
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	5·3
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	5·4
Holicz-Gödinger Localbahn	5·4
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	5·6
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	7·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	7·7
Kremsthalbahn	7·8
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	8·0
Localbahn Laibach-Stein	8·1
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	9·7
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	9·9
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	10·1
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	11·0
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	13·5
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	15·5
Localbahn Dolina-Wygoda	21·3
Welser Localbahn	36·7

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Mai 1894 gegenüber dem gleichen Monate 1893 erzielte Mehreinnahme resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe und nach dem Inlande.

Die Einnahmen für das Jahr 1893 sind definitiv, jene pro 1894 vom 1. Jänner bis Ende Februar definitiv, ab März provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Im Monate Mai 1894 ergibt sich gegen dieselbe Periode 1893 eine Mindereinnahme aus dem Frachtenverkehre, welche dem Ausfalle in der Kohlenfrequenz zuzuschreiben ist.

Böhmische Westbahn. Im Monate Mai 1894 ergibt sich gegenüber dem definitiven Ergebnisse des gleichen Monates im Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 10.686.

Der Personenverkehr hat um 4983 Personen abgenommen.

Im Gütertransporte resultirt eine Mehrverfrachtung von 9341 t, woran der Artikel „Kohle“ mit 2818 t participirt.

Die Einnahmen für das Jahr 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 vom 1. bis 31. Jänner definitiv, ab Februar provisorisch.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Mai 1894 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2072, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1828, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 3900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4858, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 458, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 4400 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Kohlenverkehre, die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem schwächeren Verkehre von diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1893 sind definitiv, jene pro 1894 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Buchungen für den Monat Jänner richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich für den Monat Mai 1894, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 265.435 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 102.868 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 125.422 t mit einer Mehreinnahme von fl. 299.611. Die Gesammt-Mehreinnahme beträgt somit fl. 402.479, d. i. 6·4 pCt.

Das Plus im Personenverkehre findet seine Begründung darin, dass der Monat Mai 1894 gegen den gleichen Monat des Vorjahres um einen Feiertag mehr zählte und überdies die Witterungsverhältnisse günstig waren.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Mehrfrequenz von 265.435 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 102.868 vertheilt sich mit einer Mehrfrequenz von 240.838 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 94.394 auf die westlichen Linien und mit einer Mehrfrequenz von 24.597 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 8474 auf die östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die im Güterverkehre ausgewiesene Mehrbeförderung von 125.422 t mit einer Mehreinnahme von fl. 299.611 vertheilt sich mit einer Mehrbeförderung von 59.565 t und einer Mindereinnahme von fl. 8301 auf die westlichen Linien und mit einer Mehrbeförderung von 65.857 t und einer Mehreinnahme von fl. 307.912 auf die östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ist somit eine Gesammt-Verkehrssteigerung von 7·1 pCt. und eine Gesammt-Einnahmenvermehrung von 4·7 pCt. zu constatiren.

Die Mehreinnahme auf den östlichen Linien findet ihre Begründung in der Mehrbeförderung in den Artikeln Holz und Petroleum, insbesonders aber in der Mehrbeförderung von Cerealien ab Podwoloczyska, Suczawa und Nowosielitza, bei welchen sich im Monate Mai 1894 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ein Plus von 4397 Wagen ergibt, dann in der Beförderung von Ausstellungsgegenständen für die Landesausstellung in Lemberg. Dass auf den westlichen Linien im Mai 1894, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, trotz einer Mehrbeförderung von 59.565 t, eine Mindereinnahme von fl. 8301 resultirt, ist dem Umstande zuzuschreiben, dass ausnahmsweise der Verkehr in jenen Artikeln, welche zumeist auf lange Wegstrecken und mit verhältnissmässig besseren Frachtsätzen befördert worden, einen nicht unbeträchtlichen Rückgang aufweist, während bei anderen minderwerthigen Artikeln, welche erfahrungsgemäss mit sehr billigen Frachtsätzen und auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen grösstentheils nur auf kurze Strecken zur Beförderung gelangen, eine beträchtliche Zunahme zu verzeichnen ist. — So ist im Exportverkehre bei Getreide und Mahlproducten allein ein Rückgang von 1468 Wagen und im Local-Anschlussverkehre ein solcher von 1027 Wagen, bei Wein und Zucker ein solcher von 570 Wagen zu verzeichnen, während der Kohlenverkehr eine Mehrbeförderung von 3982 Wagen, der Verkehr in Erzen eine solche von 883 Wagen, endlich jener von lebendem Vieh eine Mehrbeförderung von 2755 Wagen ausweist.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Im Güterverkehre beträgt die Mehreinnahme auf beiden Linien fl. 26.869, welche dem regen Holzexporte via Nowosielitza und der namhaften Getreideeinfuhr via Suczawa zuzuschreiben ist.

Kolomeaer Localbahnen.

Die namhafte Mehreinnahme entstammt dem Güterverkehre, welcher eine Mehrbeförderung von 7780 t, zumeist Eisenbahnbau-Materialien zu verzeichnen hat.

Welser Localbahn.

Die Mindereinnahme rührt aus der Verminderung der Steintransporte für den Bau der Linie Wels—Unterrohr und für die Traunregulirung her, daher auch der Güterverkehr eine Minderbeförderung von 4798 t auszuweisen hat.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt pro Mai 1894 eine Mehrfrequenz von 331.037 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 122.083 und einer Mehrbeförderung von 182.247 t mit einer Mehreinnahme von fl. 360.491, so dass sich ein Gesammteinnahmenplus von fl. 482.574, d. i. 6·6 pCt. ergibt.

In den ersten fünf Monaten des Jahres 1894 resultirt auf den vorbezeichneten Bahnen eine Mehrfrequenz von 1,237.825 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 548.738

und eine Mehrbeförderung von 912.773 t mit einer Mehreinnahme von fl. 2,904.402 und ergibt sich somit für die vorbezeichnete Periode eine Gesammt-Mehreinnahme von fl. 3,453.140, d. i. 11·7 pCt.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt beträgt pro Mai 1894 die Frequenz 11.270 Personen und die Güterbeförderung 7465 t mit einer Gesammteinnahme von fl. 11.344 gegen fl. 13.771 im Jahre 1893.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Mai 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme um 58.923 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 14.195 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirt für den Berichtsmonat im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres eine Zunahme des Frachtquantums um 17.561 t, während die bezüglichen Einnahmen sich um fl. 46.656 verringerten.

Von Massenartikeln ist hauptsächlich bei dem niedrig tarifirenden Artikel „Steine aller Art" eine Zunahme um 11.350·7 t zu verzeichnen.

Transportabnahmen dagegen sind bei den nachstehenden Massenartikeln eingetreten, und zwar:

bei Getreide aller Art . . .	um	3.631·3	t
„ Mehl und Mahlproducten	„	7.269·3	„
„ Zucker, raffinirt	„	5.102·8	„
„ „ roh	„	3.781·5	„
„ Holz aller Art	„	13.804·5	„
„ Erzen und Schlacken .	„	9.193·9	„
„ Eisen und Stahl . . .	„	734·1	„
„ Kohlen	„	26.525·1	„

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 1188 Personen und das Erträgniss um fl. 1126 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 2038 t, während die Einnahmen einen Rückgang um fl. 3382 aufweisen.

Transportabnahmen sind zu constatiren:

bei Getreide aller Art . . .	um	1.014·6	t
„ Mehl und Mahlproducten	„	460·5	„
„ Zucker, raffinirt	„	442·7	„
„ Steinen aller Art . . .	„	1.361·6	„
„ Erzen und Schlacken . .	„	16·8	„

Eine Zunahme in der Verfrachtung ergibt sich bei „Zucker, roh" um 140·6 t, bei „Holz aller Art" um 14.584·9 und bei „Eisen und Stahl" um 1216·3 t.

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 854 Personen und das Erträgniss um fl. 657 zu; im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 4638 t und der Einnahmen um fl. 3039 zu constatiren, was hauptsächlich auf eine Mehrverfrachtung der Massenartikel „Zucker", sowie „Eisen und Stahl" zurückzuführen ist.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate Mai 1894 erzielte Mehreinnahme gegen den gleichen Monat 1893 kann theilweise dem lebhafter gewordenen Personenverkehre, theilweise auch den Kohlen- und Erztransporten zugeschrieben werden.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat Mai 1894 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Ergebniss im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 6118 = 6·8 pCt. geringer.

An dieser Mindereinnahme participirt der Personenverkehr mit 93 fl. = 0·35 pCt., obzwar 824 Reisende = 1·2 pCt. mehr befördert, und der Güterverkehr mit 6025 fl. = 9·44 pCt., obwohl 5322 t = 14·8 pCt. Kohle, Schlacke, Ziegel und Steine mehr verfrachtet wurden.

Die Mindereinnahme im Güterverkehre beruht auf dem Umstande, dass bei der definitiven Abrechnung des Monates Mai 1893 6621 fl. aus den Abrechnungen früherer Jahre gutgebracht worden sind.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat Mai 1894 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres sowohl aus dem Personen-, wie auch aus dem Frachtenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 102, bezw. fl. 340, entsprechend der Mehrbeförderung von 624 Reisenden und 1216 t, hauptsächlich Holz und Kohle.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Mai 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro Mai 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	+ 25.903	Personen und	+ 11.749·71 fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 841	„ „	+ 832·27 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 1.777	„ „	+ 5.941·91 „

Die verhältnissmässig grosse Mehreinnahme erklärt sich durch Zunahme der Reisen auf längere Strecken.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro Mai 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	— 6267 t	+ 19.510·94 fl
„ „ Ergänzungsnetz	— 6164 t	— 15.506·20 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 4577 t	— 1.931·09 „

Auf dem garantirten Netze haben die Transporte durchschnittlich einen längeren Weg zurückgelegt.

Der Ausfall an Tonnen auf den Linien der Nordwestbahn erklärt sich aus dem schwächeren Verkehre mit fremden Bahnen; der Kohlenverkehr hat hiebei nur geringen Antheil.

Auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn haben die Transporte kürzere Strecken durchfahren.

Das Plus an Tonnen entstammt der zunehmenden Beförderung niederschlesischer Kohle.

Auf dem Ergänzungsnetze zeigt der Elbeumschlagsverkehr einen ziemlich bedeutenden Ausfall.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bereits bis zum Monate Februar 1894 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die Transport-Einnahmen des Gesammtnetzes haben sich im Monate Mai 1894 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres vermindert um fl. 294.183, und zwar hat der Güterverkehr einen Einnahmenausfall von fl. 356.005 erfahren, welcher Verminderung eine Vermehrung der Einnahmen im Personenverkehre von fl. 61.822 gegenübersteht.

Die Mindereinnahme im Güterverkehre ist vorwiegend der Abnahme der Getreide-, Holz- und Wein-Transporte zuzuschreiben.

Die gesellschaftliche Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben weist in der erwähnten Periode eine Einnahmen-Vermehrung um fl. 604, die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl eine solche von fl. 1274, dagegen die Localbahn Spielfeld-Radkersburg eine Verminderung von fl. 1728 nach.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1894	1893	Im Monate Mai 1894 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1894 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.984	6.958	3,627.299	1,687.011	1,895.147	4,780.688	6,675.835	956	6,273.356	902	+ 6·0	6.984	6.958
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	89.528	54.912	77.872	168.305	246.177	925	236.581	889	+ 4·0	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	32.977	45.349	22.150	57.739	79.889	888	59.155	657	+ 35·2	90	90
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	47.827	20.770	12.208	25.845	38.053	401	40.203	423	— 5·2	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	20.896	9.620	2.273	7.226	9.499	559	10.863	639	— 12·5	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	7.041	5.598	967	1.977	2.944	196	2.395	160	+ 22·5	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Vereinigte Linien	176	176	18.446	31.161	7.823	49.725	57.548	327	57.637	327	. . .	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	7.605	. . . .	6.047	6.047	756	7.557	945	— 20·0	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.375	2.417	1.857	4.535	6.392	320	5.586	279	+ 14·7	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.864	1.660	2.174	2.930	5.104	131	4.187	107	+ 22·4	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.141	3.155	2.121	2.856	4.977	332	4.895	326	+ 1·8	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.321	12.295	748	12.362	13.110	397	5.682	172	+ 130·8	33	33
Laibach-Stein	24	24	9.800	1.915	2.917	2.297	5.214	217	6.271	261	— 16·9	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	20.774	11.051	11.184	15.661	26.845	302	24.818	279	+ 8·2	89	89
Mährische Westbahn	90	90	10.685	7.137	3.512	12.073	15.585	173	13.439	149	+ 16·1	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.342	8.349	234	2.504	2.738	548	1.506	301	+ 82·1	5	5
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.063	1.218	311	892	1.203	71	1.664	98	— 27·6	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	6.651	1.013	999	1.062	2.061	206	2.016	202	+ 2·0	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	8.768	2.378	2.958	3.075	6.033	189	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Unterkrainer Bahnen	72	. . .	21.862	9.846	9.422	23.850	33.272	462	. . . .	. . .	. . .	72	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.539	1.437	1.142	1.292	2.434	221	2.967	270	— 18·1	11	11
Welser Localbahn	53	28	18.469	2.383	5.496	2.786	8.282	156	8.590	307	— 49·2	53	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	12.596	21.672	2.376	6.662	9.038	532	9.086	534	— 0·4	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	. . .	9.264	1.733	2.417	2.072	4.489	160	. . . .	. . .	. . .	28	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.695	22.518	182	6.688	6.870	859	8.611	1.076	— 20·2	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.514	4.071	603	4.052	4.655	194	5.967	249	— 22·1	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	714	4.253	104	2.196	2.300	460	2.180	436	+ 5·5	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	195.866	763.419	46.252	526.953	573.205	5.675	534.066	5.288	+ 7·3	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	230.609	143.815	105.999	243.542	349.541	1.092	353.774	1.106	— 1·3	320	320
Böhmische Westbahn	207	200	107.644	161.541	81.558	234.227	315.785	1.526	305.099	1.525	+ 0·1	207	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	82.873	179.311	56.169	217.260	273.429	1.470	269.529	1.449	+ 1·4	186	186
Linie Lit. B	236	236	156.174	230.942	106.781	339.017	445.798	1.889	441.398	1.870	+ 1·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	45.684	49.374	18.097	95.134	113.231	1.244	118.429	1.301	— 4·4	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	867.411	788.219	565.972	2,003.997	2,569.969	2.481	2,602.430	2.512	— 1·2	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	81.181	34.590	18.666	32.928	51.594	199	53.850	208	— 4·3	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	48.185	80.184	21.721	155.425	177.146	2.768	159.142	2.487	+ 11·3	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.781	50.129	2.604	26.314	28.918	1.928	26.856	1.790	+ 7·7	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	63.374	41.338	26.347	57.779	84.126	546	90.244	586	— 6·8	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	336.787	219.997	243.625	621.178	864.803	1.377	833.543	1.327	+ 3·8	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	143.898	241.665	89.031	426.058	515.089	1.672	529.763	1.720	— 2·8	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	691.253	644.586	594.478	1,566.347	1,160.825	1.582	2,142.528	1.568	+ 0·9	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis 31. Mai 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen:
12,947.492	8,166.528	6,987.202	23,165.835	30,152.855	4.317	6,524.701	20,740.887	27,265.588	3.919	+ 10·2	10.361	9.406	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.:
													Lemb.-Czern. Jassy E.
383.514	259.270	333.443	913.616	1,247.059	4.688	318.238	767.074	1,085.312	4.080	+ 14·9	11.251	9.792	Lemberg-Czernowitz
132.288	193.000	95.041	277.576	372.617	4.140	86.816	170.326	257.142	2.857	+ 44·9	9.936	6.857	Czernowitz-Suczawa
													Mährische Grenzbahn:
193.205	97.084	45.293	123.492	168.785	1.777	47.090	126.156	173.246	1.824	— 2·6	4.265	4.378	Sternberg-Grulich
85.342	41.239	9.328	33.617	42.945	2.526	8.744	37.930	46.674	2.746	— 8·0	6.062	6.590	Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
27.722	29.058	3.197	10.248	13.445	896	2.707	8.186	10.893	726	+ 23·4	2.150	1.742	Asch-Rossbach
													Bukowinaer Localb.:
73.373	148.023	33.569	234.785	268.354	1.525	32.552	190.553	223.105	1.268	+ 20·3	3.660	3.043	Vereinigte Linien
. . . .	28.262	. . .	24.773	24.773	3.097	. . . .	31.474	31.474	3.934	— 21·3	7.433	9.442	Dolina-Wygoda
26.341	12.099	7.231	21.535	28.766	1.438	7.113	18.154	25.267	1.263	+ 13·9	3.451	3.031	Fehring-Fürstenfeld
43.083	8.482	8.906	11.847	20.753	532	8.453	8.438	16.891	433	+ 22·9	1.277	1.039	Fürstenfeld-Hartberg
25.936	14.574	7.481	13.700	21.181	1.412	7.469	10.598	18.067	1.204	+ 17·3	3.389	2.890	Gleisdorf-Weiz
19.321	59.852	3.633	47.513	51.146	1.550	4.108	23.410	27.518	834	+ 85·9	3.720	2.002	Kolomeaer Localbahnen
38.653	10.262	11.878	10.127	22.005	917	12.516	11.447	23.963	998	— 8·1	2.201	2.395	Laibach-Stein
75.536	43.852	46.375	65.909	112.284	1.262	48.150	59.501	107.651	1.210	+ 4·3	3.029	2.904	Lemberg-Belzec
45.491	33.219	14.362	54.795	69.157	768	14.183	54.010	68.193	758	+ 1·3	1.843	1.819	Mährische Westbahn
10.236	29.174	1.019	8.547	9.566	1.913	1.100	6.896	7.996	1.599	+ 19·6	4.591	3.838	Mösel-Hüttenberg
8.814	7.655	1.113	6.429	7.542	444	1.160	6.021	7.181	422	+ 5·2	1.066	1.013	Potscherad-Wurzmes
20.347	4.755	3.553	4.973	8.526	853	3.247	5.772	9.019	902	— 5·4	2.047	2.165	Schwarzenau-Waidhofen
32.860	9.928	10.365	15.475	25.840	808	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.939	. . .	Strakonitz-Winterberg
85.680	54.468	33.339	133.064	166.403	2.311	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	5.546	. . .	Unterkrainer Bahnen
15.267	5.718	3.629	5.643	9.272	843	3.273	7.040	10.313	938	— 10·1	2.023	2.251	Vöcklabruck-Kammer
79.071	14.027	21.520	16.286	37.806	713	11.758	19.769	31.527	1.126	— 36·7	1.711	2.702	Welser Localbahn
													Wittmannsdorf-(Leobd.)
40.546	109.474	9.222	42.741	51.963	3.057	8.357	41.389	49.746	2.926	+ 4·5	7.337	7.022	Ebenfurther Eisenb.
39.773	5.476	9.421	8.036	17.457	623	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.495	. . .	Wodňan-Prachatitz
8.322	139.629	887	41.772	42.659	5.332	352	42.901	43.253	5.407	— 1·4	12.797	12.977	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
10.315	38.079	2.563	32.582	35.145	1.464	2.573	28.358	30.931	1.289	+ 13·6	3.514	3.094	Caslau-Zawratetz
3.657	22.952	459	10.579	11.038	2.208	381	11.313	11.694	2.339	— 5·6	5.299	5.614	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad Ib) angeführten.
745.239	3,650.129	158.451	2,423.845	2,582.296	25.567	150.639	2,274.807	2,425.446	24.014	+ 6·5	61.361	57.634	Aussig-Teplitzer Eisenb.
871.215	737.349	363.252	1,259.169	1,622.421	5.070	346.163	1,251.426	1,597.589	4.992	+ 1·6	12.168	11.981	Böhmische Nordbahn
358.481	794.574	287.174	1,206.667	1,493.841	7.217	285.621	1,180.355	1,465.976	7.330	— 1·5	17.321	17.592	Böhmische Westbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
286.571	924.157	172.343	1,141.956	1,314.299	7.066	167.854	1,125.767	1,293.621	6.955	+ 1·6	16.958	16.692	Linie Lit. A
493.803	1,242.103	259.501	1,820.099	2,079.600	8.812	245.119	1,813.008	2,058.127	8.721	+ 1·0	21.149	20.930	Linie Lit. B
162.307	279.343	64.452	535.528	599.980	6.593	61.995	571.446	633.441	6.961	— 5·3	15.823	16.706	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb
3,363.755	4,087.716	2,196.124	10,720.838	12,916.962	12.468	2,040.454	10,295.277	12,335.731	11.907	+ 4·7	29.923	28.577	Hauptbahnnetz
334.495	165.292	79.393	158.617	238.010	919	73.266	148.890	222.156	858	+ 7·1	2.206	2.059	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
209.757	403.801	90.231	738.947	829.178	12.956	90.381	699.429	789.810	12.341	+ 5·0	31.094	29.618	Oesterr. Strecke
36.435	239.656	9.178	125.239	134.417	8.961	8.667	102.941	111.608	7.441	+ 20·4	21.506	17.858	Leoben-Vordernberger
243.362	209.958	99.440	303.323	402.763	2.615	95.785	319.238	415.023	2.695	— 3·0	6.276	6.468	Mähr.-schles. Centralb.
													Oesterr. Nordwestbahn
1,265.975	1,139.596	860.872	2,974.257	3,835.129	6.107	841.333	2,905.480	3,746.813	5.966	+ 2·4	14.657	14.318	Garantirte Strecken
569.085	1,279.638	331.500	2,090.265	2,421.765	7.863	326.957	2,143.911	2,470.868	8.022	— 2·0	18.871	19.253	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
2,376.226	3,157.940	2,043.557	7,673.801	9,717.358	7.114	1,985.150	7,582.634	9,567.784	7.004	+ 1·6	17.073	16.810	Oesterr. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1894	1893	Im Monate Mai 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	30.031	23.625	8.460	21.176	29.636	898	25.940	786	+ 14·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	1,370.827	369.637	981.887	2,026.791	3,008.678	1.988	3,244.724	2.145	— 7·3	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	46.747	. . . .	6.954	. . . .	6.954	1.738	5.680	1.420	+ 22·4	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	170.720	129.038	71.278	210.200	281.478	988	277.467	974	+ 1·4	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	111.766	32.738	32.869	32.871	65.740	739	67.824	762	— 3·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	28.063	57.339	10.051	75.668	85.719	1.319	63.202	972	+ 35·7	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	167.641	92.411	16.783	50.979	67.762	8.470	64.977	8.122	+ 4·3	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	26.628	24.672	7.348	26.888	34.236	179	32.929	172	+ 4·1	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	24.281	3.770	15.763	9.054	24.817	801	23.803	768	+ 4·3	31	31
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	3.908	1.400	1.364	2.364	3.728	149	3.763	151	— 1·3	25	25
Kremsthalbahn	70	70	29.565	6.564	11.148	9.916	21.064	301	22.686	324	— 7·1	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	10.724	1.901	1.085	1.089	2.174	725	2.094	698	+ 3·9	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.874	931	5.300	1.993	7.293	304	7.411	309	— 1·6	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	10.737	1.220	8.028	5.374	13.402	231	12.773	220	+ 5·0	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.376	4.509	1.869	3.361	5.230	654	4.787	598	+ 9·4	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	. . .	2.576	1.932	905	2.794	3.699	247	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.127	793	971	959	1.930	77	2.545	102	— 24·5	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	21.844	8.362	7.575	8.034	15.609	1.301	16.572	1.381	— 5·8	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	21.923	2.099	11.175	3.723	14.898	233	7.453	182	+ 28·0	64	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.524	27.640	1.277	18.179	19.456	1.081	19.894	1.105	— 2·2	18	18
Steyrthalbahn	48	48	15.680	3.218	4.910	4.080	8.990	187	9.750	203	— 7·9	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.505	18.100	140	11.740	11.880	1.188	12.133	1.213	— 2·1	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.236	10.585	2.154	12.756	14.910	382	9.267	238	+ 18·5	39	39
Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Au-Seewiesen	49	26	12.487	4.559	4.135	4.741	8.876	181	2.572	99	+ 82·8	49	26
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	104.098	3.403	10.680	1.880	12.560	1.256	10.538	1.054	+ 19·2	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	232.208	557	37.433	738	38.171	848	35.749	794	+ 6·8	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	65.903	. . . .	7.329	. . .	7.329	611	6.599	550	+ 11·1	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	172.558	. . . .	15.389	. . . .	15.389	2.198	14.376	2.054	+ 7·0	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	127.271	. . . .	10.532	. . . .	10.532	1.755	9.594	1.599	+ 9·8	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	20.052	3.681	4.825	3.365	8.190	585	7.960	569	+ 2·8	14	12
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	37.291	10.704	4.738	4.789	9.527	733	12.257	943	— 22·3	13	13
Summe	16.008	15.757	9,964.342	6,457.025	5,350.852	14,309.058	19,659.910	1.228	19,293.182	1.224	+ 0·3	16.008	15.754
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488·5	7.486	2,840.500	1,356.800	1,897.300	4,748.900	6,646.200	887	6,578.653	878	+ 1·0	7.488·5	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	27.300	23.000	8.200	36.800	45.000	662	44.762	658	+ 0·6	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	17.100	3.000	10.300	6.000	16.300	146	16.267	146	0	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. . .	6.000	1.800	2.400	2.800	5.200	87	. . . .	. . .	. . .	60	. . .
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	7.000	2.100	2.800	4.200	7.000	85	. . . .	. . .	. . .	82	. . .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	2.300	1.800	1.400	2.800	4.200	85	3.593	73	+ 16·4	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	25.000	5.000	10.000	10.000	20.000	151	17.719	134	+ 12·6	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	6.200	6.500	3.100	5.900	9.000	140	7.328	114	+ 22·8	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	13.300	3.000	8.000	6.000	14.000	105	11.947	90	+ 16·6	133	133

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai — 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: per Kilom. (Gulden)	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	1893: für Güter (Gulden)	1893: im Ganzen (Gulden)	1893: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate: 1894 (Gulden)	1893 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
128.094	108.880	34.571	98.714	133.285	4.039	33.120	84.473	117.593	3.563	+ 13·4	9.694	8.551	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
4,647.828	1,871.808	3,772.348	10,084.851	13,857.199	9.159	3,502.869	10,420.445	13,923.314	9.202	— 0·5	21.982	22.085	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
78.847	.....	11.912	.....	11.912	2.978	10.374	.....	10.374	2.593	+ 14·9	7.147	6.223	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
641.923	638.681	248.075	1,082.389	1,330.464	4.668	239.353	1,055.944	1,295.297	4.545	+ 2·7	11.203	10.908	Südnordd. Verbindgsb.
373.511	144.338	116.149	157.117	273.266	3.070	105.827	154.508	260.335	2.925	+ 5·0	7.368	7.020	Wien-Aspang Bahn
102.820	273.450	36.538	361.080	397.618	6.117	34.118	334.421	368.539	5.670	+ 7·9	14.681	13.608	Wien-Pottend.-W.Neust.
421.154	467.751	42 497	258.197	300.694	37.587	32.074	251.654	283.728	35.466	+ 6·0	90.209	85.118	Wiener Verbindungsb.
													Selbständige Localb.
111.788	127.682	30.254	149.418	179.672	941	29.271	138.390	167.661	878	+ 7·2	2.258	2.107	Böhm. Commercialb.
102.495	21.257	70.374	47.488	117.862	3.802	62.193	44.399	106.592	3.438	+ 10·6	9.125	8.251	Bozen-Meraner Bahn
13.857	9.060	4.670	14.933	19.603	784	4.508	13.858	18.366	735	+ 6·7	1.882	1.764	Gr.-Priesen-W.-Auscha
93.248	33.159	33.541	48.961	82.502	1.179	37.196	52.312	89.508	1.279	— 7·8	2.830	3.070	Kremsthalbahn
42.994	12.430	4.468	5.222	9.690	3.230	4.106	5.423	9.529	3.176	+ 1·7	7.752	7.622	Kuttenberger Localb.
42.687	4.537	26.199	9.637	35.836	1.489	24.499	9.974	34.473	1.436	+ 3·7	3.574	3.423	Mori-Arco-Riva a./G.
38.246	6.244	29.104	27.277	56.381	972	28.788	28.934	57.722	995	— 2·3	2.333	2.388	Mühlkreisbahn
44.225	22.727	8.072	17.806	25.878	3.235	7.717	15.883	23.600	2.950	+ 9·7	7.764	7.080	Neutitscheiner Localb.
10.164	8.441	3.295	11.983	15.278	1.019	...	...	...	...	..	2.446	...	Reichenau a/K-Solnitz
13.597	3.367	4.322	4.158	8.480	339	4.472	5.336	9.808	392	— 13·5	814	941	Radkersburg-Luttenbg.
97.569	44.347	32.215	44.675	76.890	6.408	32.412	42.658	75.070	6.256	+ 2·4	15.379	15.014	Reichenberg-Gablonz
63.008	9.968	27.446	15.823	43.269	676	14.689	9.010	23.699	578	+ 16·9	1.622	1.387	Salzkammergut-Localb.
25.224	114.107	5.610	78.147	83.757	4.653	5.074	78.116	83.190	4.622	+ 0·7	11.167	11.093	Stauding-Stramberg
64.514	19.780	19.660	22.120	41.780	870	18.899	20.619	39.518	824	+ 5·3	2.088	1.978	Steyrthalbahn
6.941	105.256	735	66.260	66.995	6.699	704	68.965	69.669	6.967	— 3·8	16.078	16.721	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
28.678	54.250	9.422	65.772	75.194	1.928	9.757	37.044	46.801	1.200	+ 60·7	4.627	2.880	Cilli-Wöllan
47.033	21.952	12.519	20.787	33.306	680	4.500	6.323	10.823	416	+ 63·5	1.632	998	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
													Dampftramways.
335.330	18.846	32.024	10.852	42.876	4.288	29.317	6.515	35.832	3.583	+ 19·7	10.291	8.599	Brünner Localeisenb.-G.
862.087	2.828	127.705	3.602	131.307	2.918	117.211	3.111	120.322	2.674	+ 9·1	7.003	6.418	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
212.281	....	24.541	.....	24.541	2.045	21.505	....	21.505	1.792	+ 14·1	4.908	4.301	Innsbruck-Hall i. T.
594.390	.....	49.886	.....	49.886	7.127	56.047	.....	56.047	8.007	— 11·0	17.105	19.217	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
421.164	.....	33.441	.....	33.441	5.573	30.777	.....	30.777	5.129	+ 8·7	13.375	12.310	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
31.938	12.724	8.304	13.383	21.687	1.549	7.889	12.264	20.153	1.679	— 7·7	3.718	4.030	Salzburger Eisenb. u. Tr.
158.794	35.033	19.240	14.908	34.148	2.627	14.456	20.439	34.895	2.908	— 9·7	6.305	6.979	Wiener Localbahnen: (Wien-Wr. Neudorf)
5,645.320	32,090.324	19,598.452	71,243.606	90,842.058	5.675	18,398.147	67,763.230	86,161.377	5.469	+ 3·8	13.620	13.126	**Summe**
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen
2,071.000	6,493 500	7,469.900	24,165.975	31,662.875	4.228	6,847.431	23,091.961	29,939.392	4.000	+ 5·7	10.147	9.600	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
121.300	106 400	34.400	176.180	210.580	3.097	31.444	186.266	217.710	3.202	— 3·3	7.432	7.685	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
97.100	12.850	52.500	25.800	78.300	705	50.757	23.614	74.371	670	+ 5·2	1.692	1.608	Bács-Bodrogher Com.B.
25.500	9.450	10.500	14.300	24.800	413	...	...	...	...	...	991	...	Bálat.-St. György-Szobb
41.700	9.250	16.700	18.700	35.400	431	...	...	...	...	...	1,034	...	Békés-Csanáder Bahn
15.650	11.550	9.400	17.400	26.800	547	8.507	11.579	20.086	409	+ 33·7	1.313	980	Békéser Comitatsbahnen
114.400	26.500	45.900	53.200	99.100	751	43.822	40.383	84.205	638	+ 17·7	1.802	1.530	Biharer Vicinalbahn
27.000	25.750	13.500	25.500	39.000	609	16.327	15.502	31.829	497	+ 22·5	1.461	1.192	Budapest-Lájosmizse
59.500	14.700	35.700	29.600	65.300	491	31.953	25.218	57.171	430	+ 14·1	1.178	1.032	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1894	1893	Im Monate Mai 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	10.000	5.000	5.000	6.000	11.000	192	10.626	186	+ 3·2	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	6.000	1.250	3.000	2.500	5.500	105	4.861	93	+ 12·9	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	42	42	7.300	4.400	3.300	8.700	12.000	285	11.028	262	+ 8·7	42	42
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	14.300	6.500	10.000	13.000	23.000	328	21.584	308	+ 6·5	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116	118	17.000	5.500	8.500	11.000	19.500	165	18.186	154	+ 7·1	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	25.000	6.700	12.500	13.500	26.000	213	23.723	194	+ 9·7	122	122
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	4.800	1.000	2.400	2.000	4.400	137	4.593	143	— 11·2	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tomási-Miklosv.	12	. . .	1.100	550	400	800	1.200	100	. . . .	. . .	. . .	12	. .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	6.000	2.350	3.000	3.500	6.500	162	5.018	125	+ 29·6	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.000	2.000	2.000	3.000	5.000	111	4.364	97	+ 14·4	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.500	1.050	1.400	1.300	2.700	117	2.853	124	+ 5·6	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	3.400	4.500	1.700	6.800	8.500	95	6.335	71	+ 33·8	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	5.000	3.500	3.000	4.300	7.300	221	9.846	298	— 25·8	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	11.100	3 700	5.000	7 500	12.500	98	11.441	90	+ 8·8	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.800	600	750	750	1.500	94	1.346	84	+ 11·9	16	16
Muránythal-Bahn	41	. . .	3.800	2.900	1.200	5.800	7.000	171	. . . .	. . .	. .	41	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	4.700	3.600	4.300	7.200	11.500	202	10.044	176	+ 14·7	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	5.500	3.000	1.100	5.900	7.000	388	5.853	325	+ 19·3	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	3.600	2.800	1.800	4.200	6.000	171	7.033	201	— 14·9	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	500	1.500	150	1.850	2.000	111	1.675	93	+ 19·3	18	18
Slavonische Localbahn	49	. . .	6.400	2.100	3.200	4.300	7.500	153	. . . .	. . .	. . .	49	. .
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	53.00	1.200	2.400	1.800	4.200	89	3.386	72	+ 23·6	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	11.100	4.500	5.000	9.000	14.000	264	12.141	229	+ 15·2	53	53
Száthmar-Nágybányaer L.-B.	60	60	10.800	5.500	6.500	11.000	17.500	291	17.150	286	+ 1·5	60	60
Szekler Bahn	39	39	4.800	2.800	2.400	3.600	6.000	153	5.352	137	+ 11·6	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	. . .	8.000	400	4 000	500	4.500	121	. . . .	. . .	. . .	37	. . .
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.300	5.600	7.000	9.000	16.000	149	12.735	119	+ 25·2	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	650	1300	400	2.600	3.000	93	3.573	111	— 16·2	32	32
Torontaler Localbahnen	182	109	22.200	13.000	10.000	26.500	36.500	201	38.509	353	— 43·6	132	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.600	1.800	1.600	2.300	3.900	122	3.402	106	+ 15·1	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.100	10.300	2.600	11.400	14.000	280	12.414	228	+ 22·8	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.200	200	1.000	300	1 300	35	1.079	29	+ 20·7	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	52.000	17.000	21.000	34.000	55.000	185	47.596	160	+ 15·6	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	54.900	6.500	15.700	12.900	28.600	246	32 534	280	— 12·4	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	. . .	1.800	2.100	900	4.200	5.100	566	. . . .	. . .	. .	9	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	107.250	178.474	62.469	294.380	356.849	929	336.419	876	+ 6·0	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.790	38.470	3.342	56.469	59.811	885	45.593	675	+ 31·1	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	56.366	34.959	17.729	53.556	71.285	604	73.236	620	— 2·5	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	143.236	201.533	156.479	475.444	631.923	899	691.184	983	— 8·5	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	53.039	47.017	33.260	72.280	105.540	325	107.020	329	— 1·2	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	775	9.651	282	9.433	9.715	254	9.596	251	+ 1·2	38·3	38·3
Borossebes-Menyházer Localb.	21	. . .	1.230	2.676	528	1.946	2.474	118	. . . .	. . .	. .	21	. . .
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	6.442	14.082	5.767	26.484	32.251	262	39.217	319	— 17·9	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	177.626	2.087	23.910	1.506	25.416	605	19.825	469	+ 29·0	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	48.639	3.348	5,668	838	6.506	816	6.225	778	+ 4·9	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	. . .	4.647	2.610	3.240	6.015	9.285	207	. . . .	. . .	. . .	44·8	. . .
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.222	12.613	844	13.413	14.257	432	17.864	541	— 20·2	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.505	708	1.677	1.206	2.883	170	3.381	199	— 14·6	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	5.290	410	1,534	386	1.920	71	2.206	82	— 13·4	27	27
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.745	415	214	274	488	144	550	162	— 11·1	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	2.719	2.836	431	981	1.412	157	1.073	119	+ 31·9	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.330	2.085	1.075	2.037	3.112	311	2.811	281	+ 10·6	10	10
Löcsethalbahn	13	13	3.715	1.113	1.196	818	2.014	155	1.731	133	+ 16·5	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	9.026	11.886	1.890	17.412	19.302	318	17.306	285	+ 11·6	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	. . .	4.602	8.868	1 842	16.082	17.924	264	. . . .	. . .	. . .	68	. . .
Poprádthalbahn	15	15	7.014	4.623	1.743	3.579	5.322	355	4.451	297	+ 19·5	15	15
Szamosthalbahn	222	222	35.481	13.899	25.348	31.122	56.470	254	46.358	209	+ 22·0	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	. . .	1.677	1.158	358	665	1.023	85	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	27	3.500	5	1.050	1.055	182	901	155	+ 17·4	5·8	5·8
Summe	12.760	12.249	3,943 645	2,138.721	2,448.531	6,153.806	8,602.337	671	8,456.496	690	— 2·8	12.713	12.249

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate: 1894 (Gulden)	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
44.400	20.700	22.200	26.500	48.700	851	20.275	21.233	41.508	728	+ 17·4	2.050	1.746	Debreczin-Hajdu-Nánás
23.000	4.850	11.500	9.700	21.200	407	13.454	6.116	19 570	376	+ 8·2	977	902	Felek-Fogaras
34.000	21.550	13.950	43 050	57.000	1.357	11.622	47 527	59.149	1.408	— 3·8	3.257	3.378	Gran—Almás-Füzitö
81.900	29.150	57.500	58.300	115.800	1.654	58.858	48.108	106.965	1.528	+ 8·2	3.969	3.666	G. Kikinda-G. Becskerek
59.000	22.150	29.500	44.400	73 900	626	27.668	37.680	65.348	553	+ 13·2	1.502	1.326	Grosswardein-B.-Vaskoh
106.800	39.700	50.500	79.500	130.000	1.065	49.292	56.565	105.857	867	+ 22·8	2.556	2.080	Háromszéker Localb.
21.200	4.800	10 600	9.650	20.250	633	11.924	5.890	17.814	556	+ 13·8	1.519	1.334	Hermannst.-Rothenthp.
5.400	3.175	2 200	4.450	6.650	554	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.329	. .	Hidegkut-Gyönk-Tomási
27.700	10.750	13.850	16.150	30.000	750	13.362	7.337	20.699	517	+ 45·0	1.800	1.240	Kaschau-Torna
18.000	15.200	9.000	22.700	31.700	704	8.570	16.871	25.441	565	+ 24·6	1.690	1.356	Kis-Ujszállás- D.-Gyoma
15.600	7.250	6.250	9.300	15.550	676	5.132	8.098	13.230	575	+ 17·5	1.622	1.380	Kun-St. Márton-Szentes
19.400	16.400	9.700	24.700	34.400	386	8.595	15.710	24.305	342	+ 12·8	926	820	Máros-Ludás—Bistritz
20.200	11.150	12.100	13.600	25.700	778	14.933	13 864	27.797	842	— 7·6	1.867	2.020	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
56.800	20.950	23.600	42.000	65 600	516	17.512	32.502	50.014	393	+ 13·3	1.238	940	Matraer Vicinalbahnen
12.400	2.700	3.650	3.450	7.100	444	2.894	2.560	5.454	341	+ 30·2	1.066	818	Mezötur-Turkever E.
18.600	12.500	5.800	24.900	30 700	748	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.795	.	Murányithalbahn
41.600	21.900	19.100	43.400	62.500	1.096	14.723	24.585	39.308	689	+ 59·2	2.630	1.654	Nyiregyháza-M.-Szalka
19.000	14.450	4.550	28.950	33.500	1.860	4.246	18.808	23.054	1.281	+ 45·2	4.464	3.074	Petroszény-Lupény
18.800	12.450	9.400	18.700	28 100	803	13.310	19.986	33.296	951	— 15·5	1.927	2.282	P. Tenyö-K. Szt. Marton
2.000	7.550	550	9.450	10.000	556	587	9.534	10.121	562	— 1·0	1 334	1.348	Ruma-Vrdnik
24.900	7.550	13.200	15.100	28.300	577	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.385	. . .	Slavonische Localbahn
26.600	5.650	12.100	8.500	20.600	438	10.756	10.259	21.015	447	— 2·0	1.051	1.072	Somogy-Szobb-Bárcs
46.400	18.100	24.700	36.300	61.000	1.018	24.650	26.658	51.308	968	+ 5·1	2 443	2.322	Steinamanger-Pinkafeld
42.200	23.550	24.900	47.600	72.500	1.208	19.854	50.075	69.929	1.165	+ 3·7	2.899	2.796	Száthmar-Nagybánya
25.000	10.350	12.500	14.400	26.900	689	10.710	10.322	21.032	539	+ 27·8	1.654	1.294	Székler Bahn
35.000	2.050	17.600	2 700	20.300	548	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.315	. . .	Szentes-H. M.-Vasárhely
24 200	27.900	27.400	44.600	72.000	673	23.151	34.206	57.357	536	+ 25·5	1.615	1.286	Szilágyságer Eisenb.
2.900	4.000	7.750	8.050	9.800	306	1.444	7.300	8.744	273	+ 12·0	734	654	Taraczthal-Bahn
94.400	62.100	45.000	124.900	169.900	1.258	38.595	85 061	123.656	1.134	+ 10·9	3.019	2.722	Torontaler Localb.
13.400	10.150	8.100	14.000	22.100	690	7.728	9.034	16.762	523	+ 31·9	1.656	1.254	Ujszász-Jászapáther E.
11.450	55.500	13.400	61.600	75.000	1.500	14.022	32.927	46.949	938	+ 59·8	3.600	2.250	Vinkovce-Brcska
9.300	1.600	4.150	2.450	6.600	178	3.610	2.308	5.918	159	+ 11·9	427	382	Warasdin-Golubovec
209.300	72.900	90.100	144.900	235.000	791	80.275	113.631	193.906	652	+ 21·3	1.898	1.564	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
119.100	28.350	53.550	56.750	110.300	951	54.146	69.664	123.810	1.067	— 10·8	2.282	2.560	Zagorianer Bahn
10.550	7.700	4.600	14.800	19.400	2.155	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.172	. . .	Zsebely-Csákovárer Lb.
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
413.772	898 779	246.816	1,428.854	1,675.670	4.364	231.426	1,283.117	1,514 543	3.944	+ 10·6	10.473	9.466	Kaschau-Oderberg. E. ungar. Strecken
22.549	171.856	10.911	217.496	228.407	3.379	11.063	187.296	198.359	2.934	+ 15·2	8.112	7.042	Mohács-Fünfkirchner B.
221.486	183.492	71.453	274.701	346.154	2.933	66.636	265.162	331.798	2.811	+ 4·3	7.039	6.746	Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
852.045	869.256	658.253	2,290·246	2,948.499	4.194	608.052	2,495.796	3,103.848	4.415	— 5·0	10.066	10.596	Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen:
228.088	230.697	138.820	349.500	488.320	1.472	130.370	337.170	467.540	1.438	+ 2·4	3.532	3.451	Arader u. Csánader E.
3.761	41.243	1.299	45.139	46.438	1.212	1.126	44.646	45.772	1.195	+ 1·4	2.909	2.868	Belisće-Kapelna(Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
2.797	8.667	1.169	6.782	7.951	378	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	907	. . .	Borossebes Menyháza
28.395	66.406	25.766	125.080	150.846	1.226	25.918	132.896	158.814	1.291	— 5·0	2.942	3.098	Bárcs-Pakracer E.
668.273	9.725	90.724	6.925	97.649	2.314	70.864	4.673	75.537	1.789	+ 29·4	5.554	4.294	Budapester Localb.
189.849	8 911	20.550	2.110	22.660	2.832	16.944	5.490	22.434	2.804	+ 1·0	6.797	6.729	Budapest-Szt. Lörincz
19.115	14 097	12.124	31.273	43.397	969	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.325	.	Eperies-Bártfeld
11.976	64.172	3.064	73.408	76.472	2.317	2.709	57.646	60.355	1.829	+ 31·1	5.561	4.389	Gölnitzthal-Bahn
33.288	4.299	8.335	6.795	15.130	890	8.148	6.162	14.310	812	+ 5·7	2.136	2.021	Güns-Steinamanger
28.223	2.032	8.301	1.881	10.182	377	8.201	1.583	9.784	362	+ 4·1	905	869	Haraszti-Ráczkeve
8.110	4.340	1.016	2.404	3.420	1.006	943	2 672	3.615	1 063	— 5·4	2.414	2.551	Holics-Göding er Lb.
9.968	11.412	1.807	4.098	5.905	656	1.774	2.299	4 073	452	+ 45·1	1.575	1.085	Kesmárk-Szepés-Bela
14.739	6.799	4.711	7.874	12.585	1.258	4.384	8,657	13.041	1.304	— 3·5	3.019	3.130	Keszthély-B. Szt.György
15.760	4.961	4.951	3.912	8.863	682	4.753	2.743	7.496	576	+ 18·4	1.636	1.382	Löcsethalbahn
39.040	49.558	7.811	76 702	84.513	1.394	6.403	70.523	76.926	1.269	+ 9·9	3.345	3.045	Marmaroser Salzb. A.-G.
17.032	30.147	6.769	58.179	64.948	955	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2 292	.	Nagy-Károly-Somkuti
27.470	21.050	7 464	16.492	23.956	1.597	5.837	13.757	19.594	1.306	+ 22·3	3 833	3.134	Poprádthalbahn
128.284	50.687	90.301	119.483	209.784	945	88.855	119.574	208.429	939	+ 0·6	2.268	2.253	Szamosthalbahn
6.463	5.701	1.472	3.215	4.687	391	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	938	. . .	Szépes-Béla-Podolin
87	18.340	16	4.900	5.916	1.020	54	4.490	4.544	783	+ 30·2	2.448	1.879	Terret-Kowacsna
16,934.220	10,127.352	10,126.387	36,496.170	40,622.557	3.196	8,910.599	29,284.294	38,194.893	3.121	+ 2.4	7.670	7.490	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1894	1893	Im Monate Mai 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen .	16.008	15.757	9,964.342	6,457.025	5,350.852	14,309.058	19,659.910	1.228	19,293.182	1.224	+ 0·3	16.008	15.754
Summe der ungar. Eisenbahnen .	12.760	12.249	3,943.645	2,138.721	2,448.531	6,153.806	8,602.337	671	8,456.496	690	— 2·8	12.713	12.249
Hauptsumme	28.768	28.006	13,907.987	8,595.746	7,799.383	20,462.864	28,262.247	982	27,749.678	991	— 0 9	28.721	28.003
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	5·3	4·5	1.699	100	1.431	273	1.704	321	1.434	319	+ 0·6	. . .	. .
Gaisbergbahn in Salzburg**) . .	4·8	3·8	1.973	5	2.638	6	2.644	551	2.311	608	— 9·4	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi) .	5·5	5·5	19.364	108	11.862	131	12.013	2.184	9.906	1.801	— 21·3	. . .	. . .
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)***)	3·5	. . .	623	6	1.384	27	1.411	403	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin .	105	105	10.183	4.024	5.123	13.243	18.366	175	17.869	170	+ 2·9	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	24.376	18.692	25.660	67.038	92.698	344	95.476	354	— 3·0	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla (S. Han), Lašva-Travnik . . . . . ., Metkovic-Sarajevo	275	245	58.539	18.940	16.848	35.658	52.506	191	38.752	158	+ 21·0	275	245

*) Der Verkehr wurde heuer am 6. Mai, im Jahre 1893 am 10. Mai eröffnet.
**) Der Verkehr wurde heuer am 3. Mai, im Jahre 1893 am 10. Mai eröffnet.
***) Der Verkehr wurde am 12. Mai eröffnet.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Bahnen fremder Gesellschaften haben sich im Monate Mai 1894 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres in den Einnahmen gebessert:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 22.517
„ Leoben-Vordernberger Bahn um . . . „ 2.062
„ Localbahn Cilli-Wöllan um . . . . . „ 5.643

dagegen haben Einnahmen-Ausfälle erfahren:

die Graz-Köflacher Bahn um . . . . . . fl. 5.198
„ Localbahn Radkersburg-Luttenberg um . „ 615
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger um . . „ 498
„ Bárcs-Pakraczer Bahn um . . . . . „ 6.966

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat Mai 1894 ergibt sich im Vergleiche mit den Ergebnissen des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1338, im Güterverkehre dagegen ein Ausfall von fl. 3422, und resultirt sonach aus dem Gesammtverkehre eine Mindereinnahme von fl. 2084, welche hauptsächlich auf eine Minderverfrachtung von Ziegeln zufolge der Arbeiter-Ausstände zurückzuführen ist.

In der Zeit vom 1. Jänner bis 31. Mai 1894 wurden fl. 12.931 Mehreinnahmen erzielt, wovon fl. 10.322 auf den Personen- und fl. 1609 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Wodňan-Prachatitz. Holzverladerampe in Prachatitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Prachatitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung einer Holzverladerampe und eines Verladegeleises in der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan-Prachatitz für den 14. Juli anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann in Prachatitz betraut. [G.-I.-Z. 12.278.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Aufnahmsgebäude in Trzebinia.) Das Aufnahmsgebäude in der Station Trzebinia wurde vergrössert und umgestaltet. [15. Juni, Z. 31 917.]

— (Strassenbrückenwaage in Luschitz.) In der Station Luschitz wurde für Zwecke der Firma „Gödinger Zuckerfabrik Brüder Redlich und Berger“ eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [4. Juni, Z. 28.898.]

— (Keller in Krzeszowice.) In der Station Krzeszowice wird für zwei Weichenwächter ein oberirdischer Keller angelegt. [12. Juni, Z. 31.353.]

— (Stumpfgeleise in der chemischen Fabrik nächst Mähr.-Ostrau.) Im Hofe der chemischen Fabrik der Firma Glassner, Hochstetter & Co. in Přivos wird ein 40 m langes Stumpfgeleise hergestellt und mit dem bestehenden Schleppbahngeleise durch eine Drehscheibe verbunden. [26. Juni, Z. 26.183.]

— (Linie Wien—Brünn: Durchfahrt am Bahnhofe in Brünn.) Auf Grund des Ergebnisses der am 15. Juni gepflogenen commissionellen Verhandlungen hinsichtlich des Projectes für eine aus Anlass der Erweiterung des Brünner Bahnhofes in km 142·795 herzustellende Durchfahrt wurde die Baubewilligung ertheilt. [27. Juni, Z. 34.189.]

— (Viaductöffnungen in Brünn.) Das Project für Verlängerung der an die Schwarzawabrücke bei Brünn anschliessenden, aus Anlass der Erweiterung des Brünner Bahnhofes herzustellenden Viaductöffnungen nebst der Herstellung der Durchfahrt für die Grillowitzerstrasse bei km 142·5/6 wurde genehmigt. [27. Juni, Z. 30.514.]

— (Erweiterung der Schwarzawabrücke.) Auf Grund des Ergebnisses der am 16. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde für die Erweiterung der Schwarzawabrücke in km 142·450 der Bauconsens ertheilt. [26. Juni, Z. 34.188.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Petroleumschuppen in Prossnitz.) In der Station Prossnitz wird an den Kohlenschuppen ein Anbau behufs Einlagerung von Petroleum hergestellt und der bisher für diese Zwecke verwendete Raum im Stationsgebäude einer anderen Bestimmung zugeführt. [25. Juni, Z. 33.946.]

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai — 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate: 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Recapitulation.
35,645.320	32,090.324	19,598.452	71,243.606	90,842.058	5.675	18,398.147	67,763.230	86,161.377	5.469	+ 3·8	13.620	13.126	Sa. d. österr. Eisenb.
16,934.220	10,127.382	10,126.387	30,496.170	40.622.557	3.196	8,910.599	29,284.294	38,194.893	3.121	+ 2·4	7.670	7.490	Sa. d. ungar. Eisenb.
52,579.540	42,217.706	29,724.839	101,739.776	131,464.615	4.577	27,308.746	97,047.524	124,356.270	4.441	+ 3·1	10.985	10.658	Haup:summe
Zahnradbahnen.													
1.699	100	1.431	273	1.704	...	1.274	160	1.434	...	...	...	...	Achenseebahn
1.973	5	2.638	6	2.644	...	2.177	134	2.311	...	...	...	...	Gaisbergb. in Salzburg
32.748	214	19.750	266	20.016	...	17.738	53	17.791	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
623	6	1.384	27	1.411	...	...	...	...	...	...	...	...	Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
39.933	17.406	20.685	52.238	72.923	695	19.466	53.428	72.894	694	+ 0·1	1.667	1.666	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
...	...	112.484	345.372	457.856	1701	101.138	310.730	411.868	1.531	+ 11·0	4.082	3.674	K. u. k. Bosna-Bahn
163.418	80.880	59.048	177.217	236.265	859	43.529	141.243	184.772	754	+ 14·0	2.061	1.809	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S. Han), Lašva-Travnik, Metković-Serajevo

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Bauvergebung des neuen Aufnahmsgebäudes in Dombrau und zweier Wächterhäuser.) Auf Grund des Ergebnisses der Offertverhandlung wurde der Bau des neuen Aufnahmsgebäudes in der Station Dombrau an den Bauunternehmer Ludwig Kametz, der Bau des Wächterhauses in Karwin und des Wächterhauses Nr. 141 an den Bauunternehmer Johann Klingler als Billigstofferenten vergeben. [17. Juni, Z. 32.028.]

Bukowinaer Localbahnen. (Linie Hatna — Kimpolung: Waggon-Brückenwaage in Molit.) In der Station Molit wird eine Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung hergestellt. [25. Juni, Z. 20.047.]

— (Linien Hatna—Kimpolung und Hadikfalva—Radautz: Anschaffung und Verstärkung mehrerer Brückenwaagen.) Die Anschaffung von 2 Stück Reserve-Brückenwaagen, sowie die Verstärkung der Brückenwaagen in den Stationen Gurahumora, Frassin, Wama, Kimpolung, Dragosza und Radautz wurde bewilligt. [25. Juni, Z. 20.048.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Abänderung der Normalstellung eines Distanzsignales auf dem Vorbahnhofe in M.-Ostrau.) Auf dem Vorbahnhofe in M.-Ostrau befindet sich ein in die dortige Sicherungsanlage einbezogenes Distanzsignal, welches den Zweck hat, die aus dem Vorbahnhofe gegen Wien ausfahrenden Züge gegen gleichzeitige Ausfahrten anderer Züge aus dem Hauptbahnhofe zu decken, und bisher normal auf „Verbot der Einfahrt" stand. Die Zahl der Züge, welche täglich aus dem Hauptbahnhofe in M.-Ostrau gegen Wien verkehren, beträgt 50 bis 60, und es muss der Verkehrsbeamte in der Verkehrsfiliale des Vorbahnhofes für jeden solchen Zug das besagte Distanzsignal elektrisch deblockiren, wodurch er für einen grossen Theil seiner Dienstzeit in Anspruch genommen und seinem äusseren Dienste entzogen wird. Nachdem nun bei der dermaligen Verkehrsabwicklung Ausfahrten von Zügen aus dem Vorbahnhofe gegen Wien nicht vorkommen, so hat die k. k. General-Inspection zur Entlastung des Verkehrsbeamten in der Filiale des Vorbahnhofes bis auf Weiteres gestattet, dass das mehrgenannte Distanzsignal normal auf „Erlaubte Einfahrt" gestellt werde.
[27. Juni, G.-I.-Z. 9347.]

Südbahn - Gesellschaft. (Herstellung einer telephonischen Verbindung in der Station Rodaun.) Die Südbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien zwischen der Platzinspection in Rodaun und der Apparatbude, welche an der in der Nähe dieser Station gelegenen Geleisekreuzung mit der Dampftramway erbaut wurde, eine telephonische Verbindung herstellen lassen. Auf dieser Telephonlinie wird die Correspondenz gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung der an der vorerwähnten Geleisekreuzung hergestellten Sicherungsanlage eröffnet und nach den vom k. k. Handelsministerium genehmigten Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb abgewickelt werden. [G.-I.-Z. 11.523.]

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Betriebsordnung.) Bie Betriebsordnung für die Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz enthält folgende Bestimmungen: Der regelmässige Verkehr findet in der Sommer-Saison, d. i. vom 1. Mai bis 30. September von 6 Uhr Früh bis 9 Uhr Abends, in der Winter-Saison, d. i. vom 1. October bis 30. April, von 8 Uhr Früh bis 5 Uhr Nachmittags statt. Im Falle des Bedarfes werden aber nach Möglichkeit die Betriebswagen in der Sommer-Saison auch nach 9 Uhr Abends, in der Winter-Saison auch nach 5 Uhr Nachmittags verkehren. Die Betriebswagen werden im Allgemeinen nach Bedarf, in der Regel aber mindestens alle 15 Minuten in Verkehr gesetzt. Die Beförderung von Personen und Gepäck erfolgt nach den Bestimmungen des Eisenbahn - Betriebsreglements. Im Interesse des ungestörten Betriebes, sowie zur Bequemlichkeit der Fahrgäste und aus Sicherheits-Rücksichten sind für das Ein- und Aussteigen folgende Bestimmungen festgesetzt: Das wartende Publicum darf sich nur in den hiefür bestimmten Warteräumen aufhalten. Das Betreten der Einsteige-Perrons ist erst dann gestattet, wenn vom Conducteur die Aufforderung hiezu erfolgt. Die mit der Drahtseilbahn ankommenden Fahrgäste haben ohne Aufenthalt aus den Betriebswagen auszusteigen und die als Ausgänge bezeichneten Räume zum Verlassen des Perrons zu benützen. Das Rauchen ist in den geschlossenen Coupés verboten.
[G.-I.-Z. 2404.]

Zahnradbahn St. Wolfgang - Schafbergspitze. (Locomotivprüfungen.) Am 28. Mai hat im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich zweier für die Zahnradbahn St. Wolfgang-Schafbergspitze bestimmten Bergmaschinen, welche in der Locomotivfabrik Krauss &

Comp., Actiengesellschaft in Linz, erbaut wurden und mit den Fabriksnummern 3032 und 3033, sowie mit den Inventarsnummern V und VI versehen sind, mit anstandslosem Ergebnisse vollzogen. Die Dampfkessel dieser beiden Locomotiven haben die gesetzliche Probe laut Certificat gut bestanden. Beide Maschinen sind gleichartig gebaut, der Kessel derselben ruht mittelst aussen liegender Rahmen auf drei Achsen, von welchen die Kuppelachse und Triebachse zwischen der Rauchkammer und Feuerbüchse gelagert ist; letztere hat eine seitliche Gesammtverschiebung und wird durch zwei Runddrahtfedern in der Maschinenmitte gehalten. Die Kraft geht von den Cylindern mittelst eines einarmigen Balanciers auf die Triebachse, indem die Triebstange in der Nähe des Triebzapfens an einen Bolzen der Kuppelstange angreift. Auf den gekuppelten Achsen sitzen je zwei nach Patent Abt elastisch verbundene Zahnstränge, sowie je zwei lose Tragräder. Neben den Zahnkränzen befinden sich mit diesen und der Achse verbunden vier geriefte Bremsscheiben. Zur Dampfvertheilung ist die variable Expansions-Steuerung nach System Gooch innenliegend angeordnet. Das nöthige Speisewasser ist in Kästen zu beiden Seiten der Feuerbüchse, die Kohlen in einem solchen hinter derselben untergebracht. Das Maschinengewicht wird mittelst sechs Federn auf die drei Achsen vertheilt. Auf den keilförmig gerieften vier Bremsscheiben liegen mit Broncebacken armirte Bremsbänder, je zwei auf einer Seite der Maschine liegende Bremsbänder werden gleichzeitig mittelst Hebel, Schraube und Kurbel vom Führerstand aus angezogen. Diese beiden Bremsen dienen zum Anhalten und als Nothbremsen, während die Geschwindigkeit bei der Thalfahrt mit der Luftbremse geregelt wird. Die Maschine besitzt ein Blaserohr, ein Sieb, einen Rauchkasten, zwei Injectoren mit Kesselventilen, je einen Wasserstandzeiger zu beiden Seiten des Langkessels, ein Manometer, zwei Sicherheitsventile mit Hebel und Federbelastung, eine Dampfpfeife mit Zugleitung nach vorne und an beiden Enden Bahnräumer. An der Vorderseite ist ein elastischer Buffer und zwei Schleppketten, an der Hinterseite eine Stossplatte angebracht. Die Locomotiven sind mit der bewährten rauchverzehrenden Feuerungseinrichtung, Patent Langer, ausgerüstet worden. Die Spurweite dieser Berglocomotiven beträgt 1 m und das Gewicht jeder derselben in ausgerüstetem Zustande 17·5 t. Die Probefahrten wurden mit beiden Maschinen auf der Strecke St. Wolfgang bis km 4·2 unternommen und hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 7·5 km, bezw. 8 km, und eine maximale Geschwindigkeit von 10, bezw. 11 km, per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das in jeder Beziehung vollkommen befriedigende Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung konnten beide Maschinen dem öffentlichen Betriebe auf der Schafbergbahn übergeben werden. [Z. 34.923.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Ministerial-Erlass.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, in einem an die Budapester Municipalverwaltung gerichteten Rescripte dieser mitgetheilt, dass er die in Angelegenheit des Ausbaues einer elektrisch zu betreibenden Untergrundbahn mit den Concessionswerbern, d. i. die Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe im Vereine mit der Budapester Strassen-Eisenbahngesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38, 43 und 63), gelegentlich der Concessionsverhandlungen festgesetzten Punktationen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67) im Principe genehmigte, nachdem die Concessionswerber die bedungene Caution von 180.000 fl. bereits erlegten, dass die Ausfolgung der Concessionsurkunde jedoch erst nach Abschluss der von den Projectanten mit dem Finanzminister in der Frage der Gebühren- und Steuerfreiheit gepflogenen Verhandlungen erfolgen wird. Sobald aber diese Angelegenheit endgiltig ausgetragen sein wird, unterliege es keinem Anstande, den Bau sofort zu beginnen, nachdem die Baupläne sowohl von Seite der betheiligten Ministerien genehmigt wurden, als auch deren Ausführung von der hauptstädtischen Municipalbehörde als zulässig erkannt ist.

Projectirte Localbahn Ujvidék (Neusatz)—Zombor—Baja. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative am 26. Juni l. J. den Gesetzentwurf über eine vom Reichstagsabgeordneten Ernst Satinovics projectirte von der Station Ujvidék der Hauptlinie Budapest—Ujvidék—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese längs dem linken Donauufer über Zombor in der Endstation Baja mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden derzeit als Sackbahn endigenden Flügelbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja verbindende Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1892, Vorconcession Post 2) zur parlamentarischen Genehmigung vorgelegt. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden 144·5 km langen normalspurigen Localbahn, sind mit 4,100.000 fl. bemessen.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 18. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Maximilian Brám Ritter von Bárdány und in Anwesenheit von 32 Actionären mit 25.000 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der Südbahngesellschaft stehenden Barcs-Pakráczer Eisenbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1893) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Dieser constatirt, dass in verschiedenen Stationen der gesellschaftlichen Linien Reconstructionsarbeiten vorgenommen und ein Verbindungsgeleise mit den Sägewerken der „Société anonyme des bois de Slavonie" hergestellt wurde. Im Sinne des Tilgungsplanes wurden 61 Stück Prioritäten verlost und eingezogen. Das Bruttoerträgniss belief sich auf fl. 398.588·04, denen Ausgaben per fl. 209.443·18 gegenüberstehen, so dass ein Betriebsüberschuss von fl. 189.144·86 (+ fl. 3656·62) resultirt. Der Specialfond der Gesellschaft, welchem auch diesmal der Jahresbeitrag der Regierung für die Beförderung von Strassenbaumaterialien per fl. 10.000 zugewiesen wurde, verfügt über einen Effectenbestand von 402.638·90. Der vertragsmässige Beitrag der k. k. priv. Südbahngesellschaft betrug mit Hinblick auf den Betriebsüberschuss von fl. 189.144·86 insgesammt fl. 110.855·14. Von den somit zur Verfügung gestandenen fl. 300.000 wurden fl. 296.020 zur Einlösung der Prioritäts-Actien-Coupons verwendet und fl. 3980 dem Specialfond-Erträgnissconto zugewiesen. Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss und ertheilte der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium. Bei den darauf folgenden Wahlen wurden die Functionäre dieser beiden Corporationen auch für das laufende Jahr bestätigt.

Localbahn Esztergom (Gran) — Almás - Füzitö. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ludwig Tolnay die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der von der Station Almás-Füzitö der Hauptlinie Budapest—Almás-Füzitö—Bruck a/L. (—Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden und in deren Betrieb stehenden Localbahn Esztergom — Almás - Füzitö statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Diesem zufolge hat der Verkehr allerdings und im Allgemeinen wesentlich zugenommen, jedoch den Erwartungen nicht ganz entsprochen, was dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die garantirten 10.000 Waggonladungen in Folge des in den Tokoder und Annavölgyer Bergwerken vorgekommenen Unglückfalles und wegen Schneeverwehungen eingetretenen Betriebsstörungen nicht voll zur Beförderung gelangten. Die Bilanz zeigt inclusive des Gewinnvortrages von fl. 402 einen Reingewinn von fl 70.812·15. Hievon wurden 29 Stück Prioritäts-Actien im Betrage von fl. 2900 eingelöst, während fl. 67.249 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 3·25 per Prioritäts-Actie verwendet und fl. 23·15 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Gölnitzthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Peter Matuska die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gölnitzthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft, d. i. der von der Station Margitfalu der Linie (Oderberg—) Csácza—Margitfalu—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigenden Linie Margitfalu—Szomolnokhuta, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Diesem zufolge nimmt der Verkehr dieser Bahn continuirlich zu. Der mit der betriebsführenden Kaschau-Oderberger auf die Dauer von zehn Jahren abgeschlossene neue Betriebsvertrag wurde von der General-

versammlung genehmigt. Auf Grund der Vereinbarung, welche zwischen der Direction der Gesellschaft und den Prioritäts- und Stammactienbesitzern der Gölnitzthalbahn getroffen wurde, hat die Generalversammlung die Conversion der sechspercentigen Prioritäts-Actien ab 1. Jänner 1894 auf solche mit fünfpercentiger Verzinsung beschlossen und hiebei durch Emission von weiteren fünfpercentigen Prioritäts-Actien im Nominale von fl. 67.800 die Schaffung eines Investitionsfonds und die entsprechenden Statutenänderungen durchzuführen angeordnet. Die Bilanz pro 1893 weist einen Reinertrag von fl. 81.900·01 auf, von welchem Betrage fl. 3600 zur Verlosung von Prioritäts-Actien und fl. 75.756 zur Einlösung des Coupons Nr. XI der Prioritäts-Actien verwendet werden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath, erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Italien. (Adriatisches Netz: Stand der Bauten.) Wir entnehmen der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ über den Stand der Bauten auf dem Adria-Netz Folgendes:

Linie Lecco—Colico: Lecco—Bellano vollendet, Bellano—Colico: Bahnkörper und Tunnels im Bau und letztere nahezu vollendet, Hoch- und Kunstbauten begonnen;

Linie Rocchetta Melfi—Potenza: Rocchetta—Rionero vollendet, Rionero—Potenza: Erdbewegung zum 10. Theile, Tunnels zu 36 pCt. fertiggestellt, Hoch- und Kunstbauten begonnen, Bahnkörper für den Bau fast durchwegs gebrauchsfähig;

Linie Sulmona—Isernia: Sulmona—Canzano fertig, Canzano—Isernia: Erdbewegung zu 4 Zehntel, Tunnels zu 52 pCt. fertiggestellt, Hoch- und Kunstbauten erst begonnen, Bahnkörper zum Bau gebrauchsfähig;

Linie Berletta—Spinazzola: Erdbewegung zu 73 pCt., Kunstbauten zu 71 pCt. fertig, Hochbauten fast vollendet, Oberbau desgleichen.

— (Drahtseilbahn von Fiumelatte zum Comer-See.) Die Oberleitung der Strade ferrate Meridionali hat dem Minister den Entwurf einer Verbindung der Haltestelle Fiumelatte mit den in unmittelbarer Nähe gelegenen Ufern des Comer-Sees mittelst einer Seilbahn mit Wassergewichtsbetrieb unterbreitet. Die geneigte Ebene der Linie erhält einen gleichmässigen Fall von 37 pCt., bei einer wagerechten Länge von 71·5 m. Die Linie bekommt zwei Geleise in einem Abstand vom 2·60 m, so dass zwischen den Wagen beim Kreuzen 70 cm Zwischenraum verbleiben. Der Bahnkörper wird auf der ganzen Länge mit Brustwehren versehen und ist zwischen diesen 5·20 m breit. Am oberen Ende der schiefen Ebene soll sich ein besonderes in Wellblech eingedecktes Gebäude mit der Trommel für das Drahtseil befinden, während der am unteren Ende befindliche Bahnhof aus Holz in Schweizstyl hergestellt wird. Für das Ein- und Ausschiffen nach, beziehungsweise von den Dampfschiffen wird eine Landebrücke errichtet, welche auf zwei Bogen in den See hineinragt. Die beiden in dem Betrieb verkehrenden Wagen erhalten je drei Abtheilungen, sowie die Plattform für den Conducteur und vermögen je 40 Personen zu fahren. Der Oberbau besteht aus Stahlschienen von 27 kg Gewicht auf das laufende Meter, auf 1·80 m langen Querschwellen in Entfernung von je 1 m befestigt; die zum Hemmen der Fahrzeuge bestimmte Zahnstange ist nach Abt's System construirt. Die Gesammtkosten belaufen sich nach dem Voranschlage auf 142.000 L.

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Am 1. April war der Stand des rollenden Materiales der Mittelmeerbahn folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	52	—	52
Mit vier gekuppelten Rädern	504	6	510
Mit sechs gekuppelten Rädern	473	10	483
Mit acht gekuppelten Rädern	178	—	178
Tender-Locomotiven:			
Mit 4 gekuppelten Rädern	62	—	62
Mit 6 gekuppelten Rädern	16	—	16
Rangir-Locomotiven	13	—	13
zusammen	1.298	16	1.314

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Summa
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	56	—	56
Wagen I. Classe	489	—	489
Wagen II. Classe	736	—	736
Gemischte I. und II. Classe	450	6	456
Gemischte II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.648	10	1.658
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
(für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	49	4	53
Gemischte I. und II. Classe	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Gemischte Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte II. und III. Classe	1	—	1
zusammen	3.781	20	3.801
III. Gepäckswagen			
Gewöhnliche	937	—	937
Mit Postabtheilung	—	5	5
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	85	—	85
Für Kleinvieh	60	—	60
Gedeckte für Frachten	3.100	141	3.241
„ „ Frachten und Vieh	9.354	—	9.354
Offene, hochbordige für Frachten	5.664	372	6.036
„ niederbordige für Frachten	2.556	7	2.563
Mit zerlegbarem Bord	694	—	694
Bordlose	27	—	27
Cisternenwagen	185	10	195
Für Säuren	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gasreservoirs	12	—	12
Schneepflüge	56	—	56
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	44	—	44
Diverse	53	—	53
zusammen	22.303	530	22.833

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 T. Gehalt ist am 3. Mai mit 16 Passagieren und 581 Gewichtstonnen Ladung, sowie 92 Stück verschiedene Holzgattungen nationaler Provenienz, von Triest nach Bombay abgegangen. — Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said: 24 Colli Wein, 53 Colli Esswaaren, 85 Colli Bier, 33 Stück Raaen; nach Samarang 150 Colli Erdwachs, 50 Colli Mehl, 7 Colli Holzwaaren; nach Bagdad 4 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Farben; nach Bushire 100 Colli Zucker; nach Bassorah 7 Colli Metallwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Suez: 2 Colli Alcohol; nach Gedda: 28 Colli Porzellanwaaren, 8 Colli Manufacturwaaren, 201 Colli Zucker; nach Aden: 36 Colli Garn, 1 Collo Mützen, 3 Colli Perlen, 120 Colli Mehl, 158 Colli Papier; nach Zanzibar: 4 Colli Mützen, 79 Colli Mehl; nach Hodeidah: 30 Colli Porzellanwaaren; nach Massaua: 3 Colli Holzwaaren, 90 Colli Zucker, 70 Colli Bier; nach Mozambique: 80 Colli Perlen; nach Quilimane 22 Colli Perlen; nach Bombay: 865 Colli Papier, 20 Colli Baumwollwaaren, 139 Colli Metallwaaren, 144 Colli Perlen, 80 Colli Farben, 25 Colli Spielkarten, 46 Colli Glaswaaren, 127 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Mützen, 42 Colli Lampen, 24 Colli Knöpfe, 1 Collo Musikinstrumente, 33 Colli Garn, 38 Colli Kurzwaaren, 30 Colli Holzwaaren; nach Kurrachee: 9 Colli Holzwaaren, 4 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Garn; nach Calicut: 1 Collo Musikinstrumente; nach Colombo: 24 Colli Manufacturwaaren; nach Rangoon: 13 Colli Lampen, 2 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 51 Colli Garn; nach Madras: 4 Colli Manufacturwaaren, 28 Colli Metallwaaren; nach Calcutta: 39 Colli Metallwaaren;

11 Colli Holzwaaren, 12 Colli Farben, 47 Colli Manufacturwaaren, 14 Colli Glaswaaren, 18 Colli Baumwollwaaren, 31 Colli Papier, 81 Colli Perlen, 31 Colli Garn, 22 Colli Knöpfe; nach Penang: 5 Colli Manufacturwaaren; nach Singapore: 24 Colli Perlen, 44 Colli Manufacturwaaren; nach Soerabaya: 5 Colli Manufacturwaaren, 240 Colli Mehl; nach Cheribon: 5 Colli Erdwachs; nach Samarang: 100 Colli Erdwachs, 17 Colli Holzwaaren; nach Batavia: 24 Colli Baumwollwaaren, 29 Colli Garn, 8 Colli Manufacturwaaren; nach Hongkong: 40 Colli Seife; nach Manilla: 70 Colli Garne. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 410.148 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Tagesordnung der am 1. August 1894 in Graz zusammentretenden Vereinsversammlung.)

I. Vortrag des Jahresberichtes der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins für die Zeit vom Anfang Juli 1892 bis Anfang Juli 1894.

II. Antrag der General-Direction der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

(Berichterstattende Verwaltung: General-Direction der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.)

III. Antrag der General-Direction der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und der General-Direction der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 7, Abs. 1 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) beziehungsweise Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf Abänderung der Festsetzungen in § 2 und § 7 der vorgenannten „Bestimmungen“.

Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

(Berichterstattende Verwaltung: Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.)

IV. Antrag der K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen auf Ergänzung des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“ durch Aufnahme von Bestimmungen über die Behandlung von Fahrgeld-Erstattungsanträgen.

Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

(Berichterstattende Verwaltung: K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.)

V. Antrag des Verwaltungsrathes der K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 2, 12, 13, 14, 16 und 21 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: General-Direction der Grossherzogl. Badischen Staateisenbahnen.)

VI. Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme einer Bestimmung über die Entfernung ungiltig gewordener Uebergangszettel beziehungsweise Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf Ergänzung der Bestimmungen in § 3, Abs. 8 (Nachtrag V) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: General-Direction der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen.)

VII. Antrag der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf Abänderung der Bestimmungen in § 4 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.)

VIII. Antrag der Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn auf Ergänzung der Bestimmungen in § 21, Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.)

IX. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf Streichung des Absatzes 1 in § 2 der Anlage I (Nachtrag IV) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld.)

X. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Abänderung der Bestimmungen in § 2, Abs. 5 der Anlage I (Nachtrag IV) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.)

XI. Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction zu Berlin auf Ergänzung der Anlage III des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme von Bestimmungen über die Breiteneinschränkungen langer Ladungen auf Schemelwagenpaaren mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen mit kleinem Halbmesser (Aufnahme eines neuen § 11a in die Anlage III zum Vereins-Wagenübereinkommen.)

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: General-Direction der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen.)

XII. Antrag der Königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung beziehungsweise Abänderung des Verzeichnisses der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (Anlage V, Nachtrag I, des Vereins-Wagenübereinkommens) und auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 22 (Abs. 4) und 28 (Abs. 4, dritter Satz) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Königl. General-Direction der Sächsischen Staateisenbahnen.)

XIII. Antrag der Direction der Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen auf Einführung einheitlicher Vorschriften über die Behandlung von Kesselwagen u. s. w. im gesammten Vereinsgebiete.

Sonderausschuss.

(Berichterstattende Verwaltung: General-Direction der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.)

XIV. Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld auf Ergänzung des § 5, Abs. 4 der Vereinssatzungen beziehungsweise Antrag der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins auf Aenderung der Bestimmungen in den §§ 5, Abs. 1, und 7, Abs. 1 der Satzungen.

Ausschuss für die Vereinssatzungen.

(Berichterstattende Verwaltung: Königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

XV. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 13, Abs. 2, und 23, Abs. 3 (unter a) der Vereinssatzungen.

Ausschuss für die Vereinssatzungen.

(Berichterstattende Verwaltung: Verwaltungsrath der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

XVI. Antrag der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm Eisenbahngesellschaft auf Aufnahme in den Verein.

Ausschuss für die Vereinssatzungen.

(Berichterstattende Verwaltung: Königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

XVII. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf anderweitige Abgrenzung des Wirkungskreises des Ausschusses für die Vereinszeitung und des technischen Ausschusses.

Ausschuss für die Vereinszeitung.

(Berichterstattende Verwaltung: Verwaltungsrath der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.)

XVIII. Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction zu Berlin auf Abänderung der Bestimmungen in § 84, Abs. 3 der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen“ (Anordnung der Dampfleitungsrohre unter den Wagen und Einrichtung der Mundstücke der Leitungen), sowie auf Abänderung der den „Technischen Vereinbarungen“ beigegebenen Zeichnung Blatt VI.

Technikerversammlung.

(Berichterstattende Verwaltung: Königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

XIX. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Ergänzung der „Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Localeisenbahnen“ durch Aufnahme von Bestimmnngen über die Breiteneinschränkungen der Wagenabmessungen mit Rücksicht auf das Durchfahren von Bahnkrümmungen mit kleinem Halbmesser.

Ausschuss für technische Angelegenheiten.

(Berichterstattende Verwaltung: Königl. Eisenbahn-Direction zu Berlin.)

XX. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Vereinfachung der Vorschriften über die Darstellung der Ergebnisse der mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben.

Ausschnss für technische Angelegenheiten.

(Berichterstattende Verwaltung: Königl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt.)

XXI. Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction zu Berlin auf Abänderung der „Instruction zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtnng der Personenwagen“.

Ausschuss für technische Angelegenheiten.

(Berichterstattende Verwaltung: Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

XXII. Antrag der K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Prüfung beziehungsweise Abänderung des „Fragenheftes zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Vereins“ und der „Anweisung für die Ausfüllung des statistischen Fragenheftes“.

Ausschuss für Angelegenheiten der Statistik.

(Berichterstattende Verwaltung: Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover.)

XXIII. Antrag des Preisausschusses auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 1 und 8, Abs. 1 des „Uebereinkommens, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen nnd Verbesserungen im Eisenbahnwesen (Anhang III der Vereinssatzungen)“.

Preisansschuss.

(Berichterstatter: Herr Geheimer Baurath Lochner — Königl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt.)

XXIV. Bericht der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins über die Verwaltung der Vereinscasse.

XXV. Bericht des Verwaltungsausschusses der Versorgungscasse für Vereinsbeamte.

(Berichterstattende Verwaltung: Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover.)

XXVI. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Vereinsversammlung.

Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) - Ebenfurth. (Generalversammlung.) Am 22. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Paul Ritter v. Schöller und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrath Theodor Edler v. Hankenberg, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth abgehalten. Bei derselben waren 5575 Actien mit 223 Stimmen vertreten. Nach dem pro 1893 vorgelegten Geschäftsberichte betrugen die Betriebseinnahmen 122.329 fl. 55 kr. (gegen 99.852 fl. 86 kr. im Vorjahre), was einer Vermehrung der Einnahmen um 22.476 fl. 69 kr. gleich 22·53 pCt. gleichkommt. Die Betriebsausgaben betrugen 68.805 fl. 14 kr., so dass sich ein reiner Ueberschuss von 53.524 fl. 14 kr. ergibt. Dieser Betrag erhöht sich durch Hinzurechnung von Zinseneingängen sowie des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1892 auf 55.778 fl. 45 kr. Diesen Einnahmen stehen Ausgaben im Betrage von 6523 fl. 55 kr. für Pacht und Steuern rücksichtlich der Strecke Ebenfurth—Landesgrenze, sowie für sonstige Spesen und Gebühren gegenüber. Zur Verfügung der Generalversammlung stand somit ein Reinerträgniss von 49.254 fl. 90 kr. Dieselbe beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, nach Abzug des für die Amortisation der Actien erforderlichen Betrages von 100 fl., dem Reserve- und Erneuerungsfonde 1244 fl. zuzuweisen, sohin eine Dividende von 4 pCt., d. i. 8 fl. per Actie oder zusammen 45.760 fl. zu vertheilen und den Restbetrag von 2250 fl. 90 kr. auf neue Rechnung vorzutragen.

Localbahn Radkersburg - Luttenberg. (Generalversammlung.) Am 25. Juni wurde nnter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Alexander Wannisch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministeriál-Vicesecretär Dr. Robert Sturm die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Radkersburg-Luttenberg abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche zusammen 2070 Actien mit 101 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1893 erstatteten Geschäftsberichte betrugen die Bruttoeinnahmen 25.693 fl. 38 kr. (+ 798 fl. 54 kr. gegenüber dem Vorjahre). Abzüglich der Betriebskosten-Vergütung an die Südbahn-Gesellschaft per 12.846 fl. 69 kr. und der Verwaltungskosten per 1052 fl. 97 kr. ergibt sich ein Einnahmen-Ueberschuss von 11.793 fl. 72 kr. Nachdem die Südbahn-Gesellschaft noch eine Forderung von 275.000 fl. für die ihr noch nicht übergebenen $4^1/_2$%igen Prioritäts-Obligationen an die Localbahn-Gesellschaft zu stellen hat, wofür ersterer nach dem Bauvertrage eine $4^1/_2$%ige Verzinsung dieses Capitals mit 12.375 fl. gebührt, so beantragte der Verwaltungsrath, obigen Ueberschuss als Abschlagszahlung der Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen und den fehlenden Betrag von 581 fl. 28 kr. aus dem Ueberschusse des Jahres 1894 zu decken. Die Generalversammlung nahm diesen Antrag des Verwaltungsrathes nach Genehmignng des Rechnnngsabschlusses und Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath einstimmig zur Kenntniss.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Juni 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1988·09	307·12	854·17	1441·04	475·60	293·82	670·58	98·84
Roggen	2587·93	401·08	735·63	2253·38	493·03	—	200·69	292·34
Gerste	269·66	—	244·54	25·12	1431·75	—	755·76	675·99
Hafer	1408·79	—	292·08	1116·71	3507·14	202·03	2747·65	961·52
Erbsen	343·40	140·24	189·47	294·17	1096·37	98·99	859·82	335·54
Bohnen	235·09	103·95	226·39	112·65	615·29	—	147·85	467·44
Raps	163·84	—	4·52	159·32	177·69	—	—	177·69
Wicken	119·61	—	107·32	12·29	349·04	—	55·93	293·11
Leinsamen	337·37	—	—	337·37	—	—	—	—
Lupinen	316·90	195·06	448·02	63·94	—	—	—	—
Mais	225·85	101·00	174·82	152·03	—	202·90	202 90	—
Mohn	99·20	—	—	99·20	—	—	—	—
Senf	99·10	—	—	99·10	—	—	—	—
Diverse	6·14	—	—	6·14	12·60	—	12 60	—
Zusammen . . .	8200·97	1248·45	3276.96	6172·46	8158·51	797·74	5653·78	3302·47
Versicherungswerth ö.W. fl.	66.397	8.900	23.956	51.341	62.534	6.025	42.980	25.579
Spiritus	238·24	100·38	—	338·62	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	4.485	1.800	—	6.285	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	12	—	1	11	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	14.620	—	820	13.800	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	12	—	1	11	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	14.620	—	—	13.800	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	9.730	—	530	9.200	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	1	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	1800	—	3600	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

(Poprádthaler Localbahnen.)

Eröffnung der Station Busócz für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr.

Im Anschlusse an die im Verordnungs-Blatte Nr. 62 ex 1894 auf Seite 1093 enthaltene Kundmachung wird hiemit bekanntgegeben, dass die Station Busócz der Szepes-Béla-Podoliner Localbahn am 15. Juli 1894 für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet wird und tritt in Folge dessen der Nachtrag IV zum Localgütertarife der Poprádthaler Localbahnen, welcher die auf die Station Busócz bezüglichen Bestimmungen und Frachtsätze enthält, mit Giltigkeit vom genannten Tage in Kraft.

Budapest, am 7. Juli 1894. [550]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarifhefte III.

Am 15. Juli 1894 gelangt der Nachtrag VI zum Tarifhefte III vom 1. Mai 1891 zur Einführung.

Durch diesen Nachtrag werden die mit dem Nachtrage IV bezw. V (vergl. die Kundmachung in den Verordnungs-Blättern Nr. 2 vom 6. Jänner 1894 und Nr. 22 vom 24. Februar 1894) aufgehobenen Ausnahmetarife Nr. 2 und 13 mit 15. Juli 1894 neuerdings in Kraft gesetzt, und zwar:

1. der Ausnahmetarif Nr. 2 (für Güter aller Art (im Ganzen) und
2. der Ausnahmetarif Nr. 13 (für Möbel etc.) im Verkehre mit allen Stationen der kgl. Serbischen Staatsbahnen und den Stationen Koumanova, Salonique, Üsküb und Venetziani-Gradsko der Orientalischen Eisenbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 2 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 8. Juli 1894. [551]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide.

Die im Theile II, Heft 4, dann im Theile III, Heft 1, 2 und 3, des vorbezeichneten Verkehres enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 a für Getreide etc. (bezw. Nr. 1 im Theile III, Heft 3) und des Ausnahmetarifes Nr. 1 c für Kleie treten nicht mit dem 1. August, sondern am 1. November 1894 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 9. Juli 1894. [552]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

Der im Nachtrag III zu dem vom 1. November 1892 giltigen Ausnahmetarife für den Transport von Getreide etc. im obbezeichneten Grenzverkehre, Seite 3, für die Relation Nowosielitza trans.—Wien—Nordbahnhof unter a) und b) vorgesehene Frachtsatz von 114·2 kr. ist mit Giltigkeit vom 1. August 1894 auf **214·2** kr. pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 10. Juli 1894. [553]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Tarif für den directen Personenverkehr.

Am 1. Juli 1894 ist ein Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen via Lawoczne, Lupków und Fehring in Kraft getreten, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1892 sammt Nachträgen aufgehoben wurde.

Wien, am 11. Juli 1894. [554]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1289	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Local-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft	1. Zuckerrüben	a) Holics loco u. trans. (letzteres für Sendungen von Szakolcza)	Göding loco	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Holics und Göding durch Parteiorgane	Vom 1. September 1894 bis Ende August 1895	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Local-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft	a) 11	4	7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die ermässigten Frachtsätze von Holics loco und Göding loco haben nur Geltung für Sendungen, welche zu den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes, bezw. Schleppbahn zur Auflieferung zugeführt werden, wogegen die ermässigten Frachtsätze nach Göding loco und Holics loco nur auf Sendungen Anwendung finden, welche von den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes, bezw. Schleppbahn abgeführt werden
				b) Holics trans. für Sendungen von Egbell, Kutti, Morva-Szt. János, Nagy-Levárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)					b) 11	5	6			
			2. Rübenschnitze	Göding loco	Holics loco und trans. (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Morva-Szt. János, Nagy-Levárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)				11	4	7			
			3. Saturationsschlamm		a) Holics loco				a) 11	4	7			
					b) Holics trans. (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Morva-Szt. János, Nagy-Levard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)				b) 11	5	6			
									kr.	kr.	kr.			
1290	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier der Position P, 1 und 2 des Tarif-Theiles I	Kruman	Buchs	Bei Aufgabe in jedem Gewichte Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	263	258	5	Im Kartirungswege		
					Eger				135	130	5			
					Iglau				89	84	5			
					Klagenfurt				191	186	5			
					Laibach loco				242	237	5			
					Laibach transit				242	237	5			
					Leoben loco				152	147	5			
					Leobersdorf				140	135	5			
					Linz				66	61	5			
					Modřan				115·3	110·3	5			
					Nusle-Vršovic				106	101	5			
					Nussdorf				123	118	5			
					Prag-Hrabowka transit				106	101	5			
					Prag K.F.J.B., Prag-Smichow transit				106	101	5			
					Saaz loco und transit				135	130	5			
					Schüttenhofen				76	70	6			
					Sigmundsherberg				89	81	8			
					Simbach				114	109	5			
					Strakonitz				57	51	6			
					St. Margarethen				272	267	5			
					Taus				110	105	5			
					Triest-St. Andrea, Triest-Stadt k.k.St.B., Triest-Freihafen				232	227	5			
					Villach loco				203	198	5			
					Wels				76	71	5			
					Wien K.F.J.B.				123	118	5			
					Wörgl				185	180	5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier der Position P, 1 und 2 des Tarif-Theiles I	Kruman	Buchs	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	175	170	5	Im Kartirungswege		*) Nur für zum Export bestimmte Sendungen
					Eger				91	86	5			
					Iglau				65	58	7			
					Klagenfurt				127	122	5			
					Laibach loco				161	156	5			
					Laibach transit				161	156	5			
					Leoben loco				101	96	5			
					Leobersdorf				94	89	5			
					Linz				50	45	5			
					Modřan				83·2	78·2	5			
					Nusle-Vršovic				74	69	5			
					Nussdorf				84	79	5			
					Prag-Hrahowka transit				74	69	5			
					Prag K.F.J.B. / Prag-Smichow transit				74	69	5			
					Saaz loco und transit				91	86	5			
					Schüttenhofen				56	50	6			
					Sigmundsherberg				65	56	9			
					Simbach				79	74	5			
					Strakonitz				45	38	7			
					St. Margarethen				181	176	5			
					Taus				77	72	5			
					Triest-St. Andrea / Triest-Stadt k. k. St. B. / Triest-Freihafen				189	184	5			
					Villach loco				135	130	5			
					Wels				56	51	5			
					Wien K.F.J.B.				84	79	5			
					Wörgl				123	118	5			
					Buchs	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			*) 122 159	*) 117 154	*) 5 5			
					Eger				*) 71 84	*) 66 79	*) 5 5			
					Iglau				60	52	8			
					Klagenfort				116	111	5			
					Laibach loco				146	141	5			
					Laibach transit				*) 114 146	*) 111 141	*) 3 5			
					Leoben loco				92	87	5			
					Leobersdorf				86	81	5			
					Linz				47	42	5			
					Modřan				77·2	71·2	6			
					Nosle-Vršovic				68	62	6			
					Nossdorf				*) 65 77	*) 60 71	*) 5 6			
					Prag-Hrabowka transit				*) 58 68	*) 53 63	*) 5 5			
					Prag K.F.J.B. / Prag-Smichow transit				*) 58 68	*) 53 62	*) 5 6			
					Saaz loco und transit				*) 71 84	*) 66 79	*) 5 5			
					Schüttenhofen				52	44	8			
					Sigmundsherberg				*) 51 60	*) 46 50	*) 5 10			
					Simbach				*) 62 73	*) 57 66	*) 5 7			
					Strakonitz				42	34	8			
					St. Margarethen				*) 126 164	*) 121 159	*) 5 5			
					Taus				71	64	7			
					Triest-St. Andrea / Triest-Stadt k.k St. B. / Triest-Freihafen				*) 130 165	*) 125 148	*) 5 17			
					Villach loco				123	118	5			
					Wels				52	47	5			
					Wien K.F.J.B.				*) 65 77	*) 60 72	*) 5 5			
					Wörgl				112	107	5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1291	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwefel roh der Pos. S, 29 des Tarif-Theiles I	Triest-St. Andrea Triest-Stadt k. k. St.B. Triest-Freihafen k. k. St.B.	Krumau	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	153·9 kr.	143 kr.	10·9 kr.	Im Kartirungswege		
			Schwerspath der Pos. S, 51 des Tarif-Theiles	Eger	Krumau	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			kr. 54	kr. 49	kr. 5			
				Taus	Krumau				48	42	6			
1292	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Caolinerde der Pos. E, 20 des Terif-Theiles I	Oberbřie	Krumau	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 44	kr. 39	kr. 5	Im Kartirungswege		
				Dobřan					44	39	5			
				Třemošno					44	39	5			
				Kasniau					45	40	5			
			Cellulose der Pos. H, 29 des Tarif-Theiles I	Krumau	Eger loco und transit				54	49	5			
					Saaz loco und transit				54	49				
					Triest-St. Andrea Triest Stadt k. k. St.B. Triest-Freihf. k. k. St.B.				102	97				
			Hadern der Pos. H, 1 des Tarif-Theiles I			Bei Aufgabe a) in jedem Gewichte b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen c) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			a / b / c	a / b / c	a / b / c			
				Aichberg-Steyermühle	Krumau				89 / 65 / 51	84 / 60 / 46	5 / 5 / 5			
				Amstetten					80 / 59 / 47	75 / 54 / 42	5 / 5 / 5			
				Nenhans					62 / 48 / 38	56 / 41 / 32	6 / 7 / 6			
				Nussdorf					123 / 84 / 65	118 / 79 / 60	5 / 5 / 5			
				Ulmerfeld					85 / 62 / 49	80 / 57 / 44	5 / 5 / 5			
				Wien K.F.J.B.					123 / 84 / 65	118 / 79 / 60	5 / 5 / 5			
				Wodnian					43 / 36 / 30	37 / 27 / 23	6 / 9 / 7			
				oder umgekehrt										
			Holzstoff der Pos. H, 29 des Tarif-Theiles I	Krumau	Triest-St. Andrea Triest-Stadt k. k. St.B. Triest-Freihafen k. k. St.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			102	97	5			
			Holzstoff, ungeleimt, auch in Form von Pappendeckeln	Eger loco und transit	Krumau				54	49	5			
				Einöd					65	60				
				Hirt					67	62				
				Klagenfurt					71	66				
				Laibach loco					88	83				
				Leoben loco und transit					58	53				
				Leobersdorf					55	50				
				Saaz loco und transit					54	49				
				Thörl-Maglern					77	72				
				Villach loco					75	70				
				Wörgl					69	64				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1293	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art in beliebiger Verpackung	Erdweis		a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze finden Anwendung auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, ferner auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten	Vom 15. Juli bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif Theil II, Heft 1 der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1894 bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehr Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1893	a b Kreuzer ö. W.	a b Centimes	Verschieden, je nach dem Cursstande	Im Kartirungswege		
					Bregenz transit				183 122	326 195				
					Buchs transit				178 119	326 191				
					Lindau transit				183 122	326 195				
					St. Margrethen transit				185 123	331 197				
				Suchenthal	Bregenz transit				185 123	331 197				
					Buchs transit				183 122	331 195				
					Lindau transit				185 123	331 197				
					St. Margrethen transit				188 125	336 200				
1294	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbaht. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Dzbell-Jessenetz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis December 1894	Nachtrag I vom 15. April 1891 zum Ausnahmetarife für Kohle etc. vom 1. Jannar 1891 im Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehre	40·6 kr.	36·6 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
1295	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	k. k. priv. Böhmischen Westbahn	Chamotte- und Thon-Ziegel, gebrannte Steine und feuerfeste Steine	Nürschau	Ingolstadt C.B.	Die Frachtsätze kommen nur für den Versandt nach Bayern bei Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens (mindestens aber für 10000 kg für einen Wagen) zur Anwendung	Vom 15. Juli 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894	Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894, Ausnahmetarif Nr. 36	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·74		Im Kartirungswege		
					Ingolstadt L.B.					0·75				
				Dobřan	Ingolstadt C.B.					0·84				
					Ingolstadt L.B.					0·84				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1296	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Glaswaaren	Clasdorf, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt	Zimony (Semlin) trans.	Bestimmungen des Artikel-Tarifes Nr. 10 für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito zur Weiterbeförderung nach serbischen, bulgarischen, rumänischen und türkischen Schiffs- und Eisenbahnstationen (Tarif vom 1. November 1893)	Vom 15. Juli 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Vorbezeichneter Tarif		in Franken (Gold) a) 6·63 b) 4·76		Im Kartirungswege		
1297	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz	Stationen der Hessischen Ludwigsbahn: Lampertheim	Elbogen-Neusattel, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Aufgabe in Wagenladungen von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg	Vom 16. Juli 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894			1·19 Mark		Im Kartirungswege		
				Käferthal (Wohlgelegen)						1·21 Mark				
1298	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Eier	Raun, Station der Südbahn-Gesellschaft	Heilbronn a/Neckar, Station der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. August bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			a) 5·85 Mark b) 5·21 Mark		Im Kartirungswege		
1299	Mährisch-schlesischen Centralbahn		1. Baumaterialien, als: Ziegel, Cement etc. 2. Eisenbestandtheile, als: Träger, Säulen, eis. Fenster, Transmissionen und ähnliche Fabriks-Einrichtungsgegenstände. 3. Maschinenbestandtheile, Kessel etc. für Neubau	Olmütz loco und trans., Troppau loco und trans.	Freudenthal	Die Sendungen müssen zum Bau und zur Ausrüstung der neuen Fabriksanlage der Firma G. Marburg & Söhne für den Betrieb einer mechanischen Weberei bestimmt sein und diese Firma auf den Frachtbriefen als Empfänger erscheinen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1889	Verschieden	50% von den normalen Frachtsätzen des vom 1. Jänner 1889 giltigen Localtarifes der Mähr.-schles. Centralbahn, bei Fixirung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 Kreuzer pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1895 einzureichen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1300	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ofenkacheln	Tata-Tóváros	Wien St.E.G.	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Aufrechthaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband	41 kr.	32 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		
1301	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bleche und Draht aus a) Neusilber (Argentan, Packfong) b) Kupfer, Messing, Tomback	Olbernhau	Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Wien Oe.N.W.B., Korneuburg*), Jedlesee, Wien K.F.J.B., Lagerhaus-Praterquai, Nussdorf**), Wien St.E.G., Stadlau	Aufgabe von Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Vom 15. Juli a. c. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 3, Sächsisch-Weströsterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verbandtarif, Theil II, Heft 1	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	in Pfennigen a) A 426, B 6	b) 414, 6	Im Kartirungswege		*) Vergleiche besondere Bestimmungen unter E 2 auf Seite 14 des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1. **) Wien K.E.B. vergleiche besondere Bestimmungen unter E 4 auf Seite 15 des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1. Die Beträge unter B repräsentiren die Curenunterschiede und sind dieselben bis auf Weiteres von den Frachtsätzen unter A doppelt abzuziehen.
					Klosterneuburg-Weidling					A 421, B 6	409, 6			
					Wien (Donauquaibahnhof)					A 429, B 6	417, 6			
					Prag (Bubna, Sandthor, Smichow, Unionbank B.E.B.)					A 206, B 3	194, 3			
					Prag (Staatsbahnhof B.E.B.)					A 216, B 3	204, 3			
					Saaz B.E.B.					A 118, B 1	106, 1			
					Pilsen k.k. St.B.					A 203, B 3	191, 3			
					Tyssa-Königswald					A 162, B 2	150, 2			
				oder vice versa										

Anmerkung. Ergibt die Berechnung für 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen für Bleche und Draht aus Kupfer nach den Frachtsätzen der Wagenladungsclassen A_1 und B und für Bleche und Draht aus den übrigen sub a) und b) genannten Metallen zu den Frachtsätzen der Wagenclassen C_1 und C_2 billigere Frachten, so sind diese in Rechnung zu ziehen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1302	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Steine der Classe C	Einsiedl	Neu-Bydschow	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	34·7 kr.	26·4 kr.	8·3 kr.	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Neu-Bydschow als Aufgeber u. alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Der Portozuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
1303	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Papier für specielle Zwecke der Position P. 2 b) des Theiles I für die Elbeumschlags-Verkehre, giltig vom 1. Mai 1894	Freiheit-Johannisbad	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg 10000 kg 5000 kg 10000 kg 5000 kg 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfg. 117*) 109*) 112*) 104*) 154 143		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg.
1304	Südbahn-Gesellschaft		Schilf und Schilfrohre	Barcs	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	91 Heller incl. ung. Steuer	84	7	Im Kartirungswege		
1305	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Raffinirtes Ceresin	Wien (Matzleinsdorf)	S. Sabba	Die bezüglichen Transporte müssen an die Adresse der in S. Sabba zu errichtenden Ceresinschmelze aufgegeben werden. Die Frachtzahlung hat für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief zu erfolgen	Vom 1. August 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directer Frachtsatz besteht nicht	250 Heller, incl. Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		
1306	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	In Ergänzung der unter fortl. Nr. 2592 im Verordnungsblatte Nr. 144 kundgemachten Frachtbegünstigung wird Folgendes verlautbart: Für Weintransporte in vollen Wagenladungen bezw. in Cisternenwagen, welche aus türkischen Häfen per Schiff nach Triest oder Fiume gelangen und von dort nach Serbien weiterbefördert werden, wird ausser der zugestandenen 25%igen Refactie, eine 10%ige Superrefactie für den Fall zugestanden, dass für derlei Transporte, über die bedungene Minimal-Frachteneinnahme von insgesammt 500.000 Francs, (bezw. von 70.000 Francs für den Triest-Fiumaner-Verkehr) hieraus, bis Ende des laufenden Jahres eine Mehreinnahme von mindestens 20.000 Francs bezüglich der österreichisch-ungarischen Strecken erzielt wird.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1307	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Stationen der Strecken Gelse (incl.) bis Steinamanger (incl.) und Komárváros (incl.) bis Budapest S.B. loco und transit	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Die Mahlproducte müssen innerhalb dreier Monate nach deren Einlangen in Triest S.B. nach Brasilien, bezw. nach England zur Verschiffung gelangen. Die Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer und in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	a) 144 b) 148 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für das Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, sowie die vom k. k. Hafen- und See-Capitanate, bezw. vom k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach England, bezw. Brasilien beizulegen sind, und welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und für die hieraus erzeugten Mahlproducte	Görz	Triest S.B. mit der Bestimmung a) nach Brasilien b) nach England									
			Getreide aller Art	Stationen der Strecken Barcs (incl.) bis Légrád (incl.) und Csakathurn (incl.) bis Kanizsa (incl.)	Görz					a) 140 b) 144 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer				
			und für die hieraus erzeugten Mahlproducte	Görz	Triest S.B. mit der Bestimmung nach a) nach Brasilien b) nach England									
1308	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Zákány (loco und transit)	Görz	Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden	Bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. ermässigter Kartirungssatz laut Verordnungs-Blatt Nr. 25 ex 1894, Pos. 547	158 Heller incl. ungar. Steuer	148 Heller incl. ungar. Steuer	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1309	Südbahn-Gesellschaft		Getreidd aller Art	Marburg loco	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen u. Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	179 Heller	174 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 79. **Wien, 14. Juli 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 28. Juni 1894, Z. 30.646, an die österreichischen Bahnverwaltungen, betreffend das Erlöschen der Concession zur Erzeugung und Inverkehrsetzung des Sprengmittels „Haloxylin“ aus Anlass der Auflassung der Fabriken der Firma „Gebrüder Fehleisen“ bei Cilli und Tüffer und der Carboazotin-Fabrik des Raymond Cahuc zu Dombrau in Schlesien.

Laut Mittheilung des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. Mai d. J., Z. 7267, ist die der Firma „Gebrüder Fehleisen“ mit dem Erlasse des genannten k. k. Ministeriums vom 18. November 1878, Z. 14.198, ertheilte Zulassung des Sprengmittels „Haloxylin“ zur Erzeugung und zum Verkehre in Oesterreich in Folge handelsgerichtlicher Löschung dieser Gesellschaftsfirma erloschen und sind die von dieser Firma betriebenen Haloxylin-Fabriken zu Bischofsdorf bei Cilli und in Rečič bei Tüffer in Steiermark, sowie ferner die Carboazotin-Fabrik des Raymond Cahuc zu Dombrau in Schlesien aufgelassen worden.

Hievon wird die geehrte Verwaltung unter Bezugnahme auf die h. ä. Erlässe vom 25. Mai 1879, Zahl 16.225 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 65 ex 1879), vom 17. Juli 1880, Z. 21.550 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 94 ex 1880), und vom 25. Juli 1880, Z. 21.660 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 95 ex 1880), in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 28. Juni 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Weigelsperg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Mähr.-Ostrau nach Karwin mit einer Abzweigung nach Friedek.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Moriz Rohrmann, Gutsbesitzer in Nieder-Bludowitz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Mähr.-Ostrau nach Karwin mit einer Abzweigung nach Friedek im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. Juni 1894. Z. 31.522.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 30. Juni 1894, Z. 17.434/II ex 1893 betreffend geeignete Vorrichtungen in den zur Beladung mit lebenden Thieren beigestellten Wagen.

Es ist Seitens der Interessenten wiederholt Beschwerde darüber geführt worden, dass die denselben zur Beladung mit lebenden Thieren beigestellten Wagen häufig keinerlei Vorrichtungen haben, welche es ermöglichen, die laut des letzten Alinea des § 44 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder Seitens der Absender zu besorgende sichere Befestigung der Thiere vorzunehmen.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, Veranlassung zu treffen, damit die zur Beladung mit lebenden Thieren den Parteien beigestellten Wagen Vorrichtungen, wie Ringelschrauben etc. enthalten, durch welche die Absender in die Lage gebracht werden, der erwähnten Bestimmung des Betriebs-Reglements entsprechen zu können.

Einer dortseitigen Berichterstattung über das im Gegenstande Verfügte wird entgegengesehen.

Wien am 30. Juni 1894. Lilienau m. p.

Entwicklung der österr. Eisenbahnen im Jahre 1893.

Nach der im Verordnungs-Blatte vom 6. Juni 1893, Nr. 64, pag. 1040, veröffentlichten Uebersicht pro 1892 waren mit Ende des vorgenannten Jahres 351 km Eisenbahnen in Bauausführung verblieben, wovon 122 km auf Staatsbahnen und 229 km auf Privatbahnen entfielen. Hiezu kamen im Laufe des Jahres 1893 an Privatbahnen in historischer Reihenfolge: die Localbahn Častolowitz-Reichenau a/d. Knežna - Solnitz - Kwasnei (15 km), die schmalspurige Localbahn Kapfenberg — Seebach - Au der Steiermärkischen Landesbahnen (23 km), die Localbahn Wodňán-Prachatitz (27 km), die Strecke der Gürtellinie von km 5·2 bis km 5·8 (Station Michelbeuern) Loos 3 der Wiener Stadtbahn (1 km), die Theilstrecke Gablonz-Tannwald der Localbahn Reichenberg-Gablonz (15 km), die Linie Monfalcone—Cervignano der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft (15 km), die Strecke der Gürtellinie von km 5·800 (6·750—7·498), km 8·157 (1·61 km), die Strecke der Vorortelinie von km 7·065 bis km 8·769 (1·71 km) der Wiener Stadtbahn zusammen (3·32 km), die Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn) (31 Kilometer), die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz (25 km), die Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz der Böhmischen Westbahn bis zur Stadt Radnitz (7 km), die schmalspurige Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) der Steiermärkischen Landesbahnen (76 km), die Abzweigung von Morchenstern nach Josefsthal (Kamnitzthalflügel) der Localbahn Reichenberg-Gablonz (7 km), die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz (1·0 km), die Localbahn Wottic-Selčan (17 km) und das zweite Geleise in der Strecke Elbogen-Neusattel—Falkenau der Buschtěhrader Bahn (8 km), zusammen 271 km.

Dem Verkehre wurden in der Zeit vom 1. Jänner bis letzten December 1893 übergeben: die Staatsbahnstrecke Schrambach—Kernhof (26 km), die Theilstrecke Strobl—Mondsee—(St. Lorenzen) der Salzkammergut-Localbahn (23 km), die Zahnradbahn auf den Schafberg (6 km), die Theilstrecke Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen (71 km), die Localbahn Wels-Unterrohr der Wels-Aschacher Bahn (25 km), die Localbahn Strakonitz-Winterberg (33 km), die Localbahn Wodňán-Prachatitz (27 km), die Localbahn Častolowitz-Reichenau a/d. Knežna-Solnitz-Kwasnei (15 km), die schmalspurige Linie Kapfenberg—Seebach-Au der Steiermärkischen Landesbahnen (23 km), die Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz der Böhmischen Westbahn bis zur Stadt Radnitz (7 km), das zweite Geleise in der Strecke Tetschen—Laube der Oesterr. Nordwestbahn (1 km) und das zweite Geleise in der Strecke Wilfleinsdorf der Linie Wien—Bruck a/d. Leitha der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (3 km), zusammen somit 260 km. — Es verblieben demnach mit Schluss des Jahres 1893 noch 362 km Staats- und Privatbahnen in Bauausführung, und zwar die Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka mit (96 Kilometer), der schmalspurige Anschluss der Salzkammergut-Localbahn an die Staatsbahn in Ischl (4 km), die Strecke Grosslupp—Rudolfswerth—Straža der Unterkrainer Bahnen (62 km), die Verbindungscurve zwischen dem Nordwestbahnhofe in Nimburg und jenem der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (1 km), die schmalspurige Localbahn Unzmarkt - Mauterndorf (Murthalbahn) der Steiermärkischen Landesbahnen (76 km), die Strecke Gablonz—Tannwald (15 km) und die Abzweigung von Morchenstern nach Josefsthal (Kamnitzthalflügel) der Localbahn Reichenberg-Gablonz (7 km), die Linie Monfalcone-Cervignano der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft (15 km), die Localbahn Arnoldstein - Hermagor (Gailthalbahn) (31 Kilometer), die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz (25 km), die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz (1 km), die Localbahn Wotitz-Selčan (17 km), die Wiener Stadtbahn, und zwar a) die Strecke km 5·200/5·800, km 5·800/6·750 und km 7·498/8·157 der Gürtellinie (2 km), b) die Strecke km 7·065/8·157 der Vorortelinie (2 km), das zweite Geleise in der Strecke Elbogen—Neusattel—Falkenau a/Eger der Buschtěhrader Bahn (8 km).

An Stationen und Haltestellen wurden mit der Betriebseröffnung dem Verkehre übergeben: a) Auf der Staatsbahnstrecke Schrambach—Kernhof: die Stationen Freiland, Hohenberg, St. Egydi am Neuwalde, Kernhof und die Haltestellen Tafern, Inner - Fahrafeld, Furthof, In der Bruck (Markt). b) Auf der Theilstrecke Strobl-St. Lorenzen der Salzkammergut-Localbahn: die Stationen St. Wolfgang, St. Gilgen, St. Lorenz und die Haltestellen Zinkenbach, Gschwand, Lueg, Billroth, Hüttenstein, Scharfling und Plomberg; auf der Schafbergbahn: die Stationen St. Wolfgang (Zahnradbahn), Schafbergspitze und die Haltestelle Schafbergalpe; auf der Theilstrecke Laibach-Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen: die Stationen Laibach (Unterkrainer Bahn), Skofelca, St. Marein-Sap, Grosslupp, Zobelsberg, Gutenfeld, Grosslaschitz, Reifnitz, Gottschee und die Haltestellen Laverca, Predole, Mitterdorf; auf der Localbahn Wels-Unterrohr der Wels-Aschacher Bahn: die Stationen Steinhaus bei Wels, Sattledt, Kremsmünster-Stift und die Haltestellen Wels-Stadt, Wels-Volksgarten, Aschet, Schauersberg, Oberhart, Unterhart, Sipbach, Kollendorf, Wolfgangstein, Achleithen; auf der Localbahn Strakonitz - Winterberg: die Stationen Strunkowitz a/d. Wolinka, Wolin, Elcowitz, Čkyn, Bohumilitz, Winterberg und die Haltestelle Malenitz; auf der Localbahn Wodňán - Prachatitz: die Stationen Wodňán-Stadt, Baran, Strunkowitz a/d. Blanic, Husinetz, Prachatitz und die Haltestelle Swinetitz; auf der Localbahn Častolowitz - Reichenau a/d. Knežna - Solnitz - Kwasnei: die Stationen Častolowitz, Reichenau a/d. Knežna, Solnitz; auf der Linie Kapfenberg—Seebach-Au der Steiermärkischen Landesbahnen: die Stationen Thörl, Aflenz, Seebach-Turnau, Au-Seewiesen und die Haltestellen Winkel, Hausenhütte, Margarethenhütte, Hinterberg; auf dem verlängerten Flügel Chrast-Radnitz der Böhmischen Westbahn die Station Radnitz.

I. Für den Gesammtverkehr wurden erweitert:

A. Auf den Staatsbahnen und den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen:

die früher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr bestimmte Haltestelle Matyjowce zwischen den Stationen Kolomea und Zablotów der Linie Lemberg—Suczawa, die Station Sichow zwischen Lemberg und Staresiolo und die Station Volksgarten zwischen Czernowitz und der Haltestelle Melodia-Derclui derselben Linie, die Haltestelle Wiesa zwischen den Stationen Brüx und Ossegg-Riesenberg der Linie Prag—Mulde; dagegen wurde die bisher dem Gesammtverkehre dienende Station Nieder - Oberleutensdorf aufgelassen.

B. Auf Privatbahnen:

die Station Maffersdorf r/N. zwischen der Haltestelle Röchlitz und der Station Maffersdorf l/N. der Localbahn

Reichenberg-Gablonz, die Station Kralitz zwischen den Stationen Rapotitz und Namiest der Linie Segen Gottes-Okřiško der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Station Luschtenitz zwischen den Stationen Wlkawa und Dobrowitz der Strecke Nimburg—Jungbunzlau der Oesterr. Nordwestbahn, die Haltestelle Terfens - Weer zwischen den Stationen Schwaiz und Fritzens der Linie Kufstein—Ala der Südbahn.

II. Neu errichtet wurde: die Frachtenstation Wien-Matzleinsdorf zwischen der Haltestelle Matzleinsdorfer Viaduct und der Ausweiche Dammstrasse der Localbahn Wien-Wr. Neudorf.

III. An neuen Haltestellen wurden errichtet:

A. Auf den Staatsbahnen und den im Staatsbetriebe stehenden Linien:

a) für den Personen- und Gepäcksverkehr: Tanzerhof zwischen der Station Laibach und der Haltestelle Tschernutsch der Localbahn Laibach-Stein, Hubertendorf zwischen der Station Blindenmarkt und der Haltestelle Neumarkt-Karlsbach der Staatsbahnlinie Wien—Salzburg, Sattendorf zwischen der Station Ossiach und der früheren Haltestelle Sattendorf (jetzt Annenheim der Linie Amstetten—Pontafel, Leopoldsteiner See zwischen den Stationen Radmer und Eisenerz der Linie Hieflau—Vordernberg gegen Auflassung der Haltestelle Fölzbach, Glaslbremse zwischen den Stationen Prebichl und Vordernberg-Rathaus derselben Linie, Krimnitz zwischen den Stationen Pilsen und Tuschkau-Kosolup der Linie Pilsen-Eger, Lindau zwischen den Stationen Brüx und Wiesa der Linie Prag—Moldau, Lhota-Smetanowa zwischen der Haltestelle Ostrovec und der Station Čimelitz der Strecke Protivin-Zditz, Hrdlořetz zwischen den Stationen Erdweis und Suchenthal der Strecke Gmünd-Wessely, Bilin Stadt zwischen der Haltestelle Sauerbrunn und der Station Bilin der Linie Pilsen—Dux;

b) für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr: Stein-Irresdorf zwischen den Stationen Hořitz und Neustift-Quittosching der Localbahn Budweis-Salnau;

c) für den Personenverkehr: Mlatz zwischen den Stationen Scheles und Plass der Linie Pilsen—Dux, Pisely zwischen der Station Čerčan-Pisely und der Haltestelle Senohrab der Linie Gmünd—Prag, jedoch nur während des Eisganges und Hochwassers;

d) erweitert wurden für den Personen- und Gepäcksverkehr: die Station Erzberg zwischen den Stationen Eisenerz und Prebichl der Linie Hieflau—Vordernberg;

e) für den allgemeinen Güterverkehr: die Station Fohnsdorf der Flügelbahn Zeltweg-Fohnsdorf;

f) für die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren: die Station Presecareny zwischen den Stationen Hliboka und Karapcziu a/Sereth der Linie Hliboka—Berhometh der Bukowinaer Localbahnen.

B. Auf Privatbahnen:

An neuen Haltestellen wurden errichtet:

a) für den Personen- und Gepäcksverkehr: Hlussowitz zwischen der Station Olmütz und der Haltestelle Boniawitz der Linie Nezamislitz—Sternberg, Guttenfeld zwischen der Haltestelle Bratelsbrunn und der Station Neusiedl - Dürnholz der Linie Lundenburg-Zellerndorf, Brinow zwischen den Stationen Wall.-Meseritsch und Rouschtka der Localbahn Mähr.-Weisskirchen—Wsetin, Ober - Moschtienitz zwischen den Stationen Rzikowitz und Prerau der Linie Wien-Krakau, Hoschitz zwischen den Stationen Wischau und Eywanowitz der Linie Brünn—Prerau, Choznia zwischen den Stationen Andrichau und Wadowice der Localbahn Bielitz-Kalwarya der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Altstadt bei Tetschen zwischen der Haltestelle Krischwitz und der Station Tetschen der Linie Wien—Tetschen, Wildschütz zwischen den Stationen Pilnikau und Trautenau der Strecke Pelsdorf-Trautenau, Praskačka zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenic - Syrowatka der Strecke Chlumetz—Königgrätz, Karanitz zwischen den Stationen Chlumetz und Dobřenitz-Syrowatka derselben Strecke der Oesterr. Nordwestbahn, Auberg zwischen der Haltestelle Iglmühle und der Station Haslach der Mühlkreisbahn;

b) für den Personenverkehr: Hinter-Třeban zwischen den Stationen Rewnitz und Karlstein, Wostraschin zwischen den Stationen Stankau und Blisowa der Böhmischen Westbahn, Stadlauer Brücke - Lusthaus zwischen den Stationen Wien und Stadlau, Řipov zwischen den Stationen Trebitsch und Kralohof der Linie Brünn—Okřiško der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Matzleinsdorf (Viaduct) der Localbahn Wien-Wr. Neudorf, Somna zwischen den Stationen Jablunkau und Mosty der Kaschau-Oderberger Bahn;

c) für den Verkehr erweitert wurden: die Station Nieder-Absdorf zwischen den Haltestellen Ringelsdorf und Eichhorn der Localbahn Drösing-Zistersdorf, Lultsch zwischen den Stationen Rausnitz - Slawikowitz und Wischau der Linie Brünn—Prerau, Vschetul zwischen der Haltestelle Střebetitz und der Station Holleschau der Linie Kojetein—Bielitz, Oppahof-Stettin zwischen den Stationen Freiheitau und Komorau der Linie Schönbrunn—Troppau, Oberweiden zwischen den Stationen Gänserndorf und Marchegg, Pivin zwischen der Station Nezamislitz und der Haltestelle Čelcic der Linie Nezamislitz—Sternberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahnen von Branowitz nach Pohrlitz und von Rohrbach nach Seelowitz. (Trassengenehmigung.) Mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniss der am 6. und 7. März durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der von dem Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn projectirten Localbahnen von Branowitz nach Pohrlitz und von der Station Rohrbach-Seelowitz der Nordbahnlinie Wien—Lundenburg—Brünn zur Stadt Seelowitz wurde die Trassenführung, sowie die Situirung, Austheilung und Benennung der Stationen und Haltestellen der genannten Localbahnen nach Massgabe der Commissionsanträge genehmigt.
[8. Juli, Z. 17.608.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien — Triest: Schleppbahn von der Station Wartberg-Mürzthal: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Vogl & Noot in Wien für eine Schleppbahn von der Station Wartberg-Mürzthal zum dortigen Walzwerke für den 17. Juli anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Alexander Freiherr von Neupauer betraut.
[G.-I.-Z. 11.933.]

— (Linie Kufstein—Ala: Approvisionirungs-Magazin in Innsbruck.) Das in der Station Innsbruck bestehende Approvisionirungs-Magazin wurde vergrössert und an demselben ein Flugdach mit feuersicherer Eindeckung hergestellt.
[26. Juni, Z. 34.190.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Kohlenbühne in Kralup.) In der Station Kralup wird eine Kohlenbühne hergestellt. [19. Juni, Z. 28.747.]

— (Strassenbrückenwaage sammt Häuschen in Přelouč.) In der Station Přelouč wird für Zwecke der Firma Mandelik & Weissberger eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [25. Juni, Z. 25.503.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Umwandlung einer Uebersetzung.) Die in km 69·513 bestehende Fussweg-Uebersetzung beim Wächterhaus Nr. 42 zwischen den Stationen Hronow und Politz a/M. wird aus Anlass der Erbauung einer Strasse von Zabokek gegen Vopenka nach km 69·508 verlegt und in eine Strassenübersetzung von 6 m Breite umgewandelt. [19. Juni, Z. 28.068.]

— (Linie Peček—Zasmuk—Gross-Bečvar: Bauliche Veränderungen in Bošic.) In der Station Bošic wird der im Wächterhause bestehende Warteraum zu Wohnzwecken und der im Frachtenmagazin vorhandene Bureau-Einbau zu einem Warteraum adaptirt, dagegen ein neues Bureaulocale im Frachtenmagazine hergestellt. [22. Juni, Z. 33.403.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Krakau—Podgorze-Bonarka: Industriegeleise in Podgorze-Bonarka: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Liban & Comp. zum Baue und Betriebe eines normalspurigen Industriegeleises von der Station Podgorze-Bonarka zu ihrer Portland-Cement-Fabrik für den 14. Juli anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Julian Poznanski betraut. [G.-I.-Z. 12.300.]

Localbahn Asch-Rossbach. (Herstellung eines Industriegeleises in Thonbrunn: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Asch hat die Localcommission hinsichtlich des Projectes der Herstellung eines Industriegeleises in der Haltestelle Thonbrunn der Localbahn Asch-Rossbach für den 13. Juli anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Tiller betraut. [G.-I.-Z. 12.569.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Centrale Weichen- und Signal-Sicherungsanlage in der Station Stockerau.) In der Station Stockerau wurde eine Anlage hergestellt, welche zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten und zur centralen Stellung der Weichen dient. Die Sicherung der Einfahrten in den Richtungen von Wien und Tetschen erfolgt durch zweiarmige Mastsignale, deren Stellung auf „Erlaubte Fahrt" (in gerader Richtung oder in die Ablenkung) nur mit Zustimmung des diensthabenden Beamten vorgenommen werden kann. Die Stellung, beziehungsweise Verriegelung der Weichen und die Stellung der beiden Mastsignale geschieht von zwei Centralapparaten aus, welche auch die Blockapparate und Fahrstrassenanzeiger enthalten. Mit dem am Stationsende gegen Wien befindlichen Stellwerke wird die Stellung und Verriegelung eines Weichenpaares und fünf einzelner Weichen, sowie die Verriegelung eines vom Stellblock aus (local) gestellten Weichenpaares und die Stellung des Mastsignales vorgenommen. Mit dem am Stationsende gegen Tetschen situirten Stellwerke erfolgt die Stellung und Verriegelung von fünf Weichen, sowie die Stellung des zweiten Mastsignales. Durch die gegenseitige Abhängigkeit in der Bewegung der verschiedenen Stellhebel wird bewirkt, dass jeder umgelegte Signalhebel die Umstellung des anderen Signalhebels auf „Erlaubte Fahrt" in das freizugebende Geleise ausschliesst und diejenigen Weichenhebel verriegelt, deren Bewegung eine Gefährdung der freigegebenen Fahrstrasse zur Folge hätte, und dass jeder Weichenhebel, dessen momentane Stellung die Fahrt auf einer Fahrstrasse gefährdet, den Signalhebel dieser Fahrstrasse verschlossen hält. Die Weichen- und Signalhebel der Stellwerke sind mit den Weichenstell-Vorrichtungen, beziehungsweise mit den Armen der Mastsignale durch Doppel-Stahldrahtzüge verbunden. Die beiden Distanzsignale dieser Station sind in die Sicherungsanlage nicht einbezogen. [G.-I.-Z. 11.032.]

— (Bewilligung zum Verschieben „auf Stoss" und zur Anwendung des Bremsknüttels zur Nachtzeit in der Station Gross-Wossek.) Die k. k. General-Inspection hat die von der Verwaltung der österr. Nordwestbahn angesuchte Bewilligung in der Station Gross-Wossek auch zur Nachtzeit „auf Stoss" verschieben zu dürfen, unter der Voraussetzung ertheilt, dass die von dieser Bahngesellschaft beantragte Beleuchtung der Station für das gedachte Rangirverfahren vollkommen ausreicht. Es ist nämlich beabsichtigt, in der Station Gross-Wossek sechs freistehende Petroleum-Reflectorlaternen aufzustellen, welche im Vereine mit den bereits bestehenden Laternen die Stationsanlage, beziehungsweise den ganzen Verschubplatz, derart beleuchten sollen, dass die Fernsicht über die zu benützenden Geleise, beziehungsweise Wechselgruppen eine unbeschränkte ist. Weiters wurde unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufes gestattet, in der mehrgenannten Station beim Verschieben „auf Stoss" den Bremsknüttel auch zur Nachtzeit anzuwenden, wenn bei dieser Verschubmanipulation folgende Bedingungen genau eingehalten werden:

1. Die Anwendung des Bremsknüttels beim Verschieben ist zur Nachtzeit nur dann stattbaft, wenn die Verschiebungen auf keine andere Art bewältigt werden können.
2. Alle Bedingungen und Vorsichten, welche für derartige Verschiebungen bei Tag vorgeschrieben sind, müssen zur Nachtzeit mit erhöhter Gewissenhaftigkeit beachtet werden.
3. Der Rayon, in welchem verschoben wird, muss derart beleuchtet sein, dass sowohl die massgebenden Bestandtheile der abrollenden Wagen, als auch der von dem manipulirenden Verschieber einzuschlagende Weg, welcher von zufälligen Hindernissen freizuhalten ist, mit ausreichender Deutlichkeit gesehen werden können.
4. Zur Manipulation mit dem Bremsknüttel zur Nachtzeit darf nur ein ganz verlässliches und vollkommen gut geschultes Personale verwendet werden. [21. April, G.-I.-Z. 6506.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 20. Juni, Z. 23.704, dem Civilingenieur Ladislaus Koltor für eine vom Fusse des Gellerth-Berges des Ofener Gebirges ausgehende, über den Lágymányos (die im Süden Budapests gelegene Ebene zwischen der Donau und dem Ofener Gebirge) und weiterhin über Albertfalva, Budaörs, Török-Bálint, Budakesz, Paty, Telki-Jenö, Tök und Perbál bis Tinynye führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 17. Juni, Z. 40.045, dem Reichtagsabgeordneten Georg Dedovich und der Firma Lindheim & Comp. für eine von der Station Vinkovce der Linien Budapest—Szabadka (Maria Theresiopel) — India-Mitrovicza — Vinkovce, Dálja—Vinkovce—Bosna-Bród und Vinkovce—Gunja-Brčka abzweigende und diese
   a) über Markušica, Semeljici, Tomašanci, Gorjan, Bračevci, Podgorac und die Gemarkung der Gemeinde Vukojevci in der Endstation Nasic mit der Linie Eszék—Našic der Slavonischen Localbahnen (Eszék — Našic — Uj-Kapela-Batrinja und Pleternicza—Pozega),
   b) von einem geeigneten Punkte dieser Linie eventuell von der zukünftigen Station Markušić aus über Laslovo, Ernestinovo und Antunovac in der Station Eszék mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) — Eszék — Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Linie Eszék—Našić,
   c) von der zukünftigen Station Tomasanci der Linie a) aus über Diakovár und die Gemarkung der Gemeinde Piskorevci in der Station Striživojna-Vrpolje mit den Linien Dálja—Striživojna-Vrpolje—Bosna-Bród und Striživojna-Vrpolje—Samac des Staatsbetriebes verbindende

   normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Nagy-Károly—Somkut. (Erste ordentliche Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Budapest in Abwesenheit des Präsidenten Grafen Stefan Károlyi unter Vorsitz des Directions-Vicepräsidenten Emerich Körmendy die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der von der Station Nagy-Károly der Linien Debreczen—Királyháza und Nagy-Karoly—Zilah der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden Localbahn Nagy-Karoly—Somkut (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125 ex 1893) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction

über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Diesem zufolge hat die abgelaufene Rechnungsperiode vom Tage der Betriebseröffnung der Bahn, d. i. vom 4. October bis 31. December v. J. gedauert und war der Betrieb in Folge der an einem grossen Theile der Betriebsmittel durch die polizeilich-technische Begehungs-Commission angeordneten Auswechslung der Achsen, während der ganzen vierteljährigen Betriebsperiode beschränkt. Die gesammten Transport- und sonstigen ausserordentlichen Einnahmen betrugen in der abgelaufenen vierteljährigen Betriebsperiode 58.553·84 Kronen, die Ausgaben 25.387·19 Kronen. Die Direction beantragte, von der Reineinnahme per 33.166·65 Kronen zur Einlösung der für das Jahr 1893 ausgelosten 19 Stück Prioritäts-Actien à 200 Kronen Nominale 3800 Kronen, zur Einlösung des Coupons Nr. 1 mit 5 pCt. auf die Zeit vom 4. October bis 31. December v. J. 28.176 Kronen zu verwenden und den Rest von 1190·65 Kronen auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath wurde der Gewinnvertheilungsantrag der Direction genehmigt. Ferner wurde auf Antrag der Direction die Modification einiger Paragraphen der Statuten und die fortsetzungsweise Verlängerung der Linie von Erdöszáda bis Nagy-Somkut (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22) mit Ueberbrückung des Szamosflusses, und zu diesem Behufe die Erhöhung des Actiencapitals und die entsprechende Modification der Statuten beschlossen und mit der Durchführung aller nöthigen Verfügungen die Direction betraut.

Ausland.

Preussen. (Besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung.) Auf den Preussischen Staatsbahnen sind am 15. Juni besondere Bestimmungen zu den §§ 10 und 11 der Verkehrsordnung in Kraft getreten. Dieselben ordnen an, dass bei der Einstellung von Salon-, Schlaf- oder Personenwagen, sowie von Gepäck- oder Güterwagen zur Beförderung von Kranken, für welche Fahrkarten I. Classe zu lösen sind, soweit auf einzelnen Strecken die I. Wagenclasse nicht verkehrt oder Fahrkarten dieser Classe nicht ausgegeben werden, an Stelle je einer Fahrkarte I. Classe zwei Fahrkarten III. Classe treten. Ferner wird die Bestimmung in § 3 der Bedingungen über die Ausgabe allgemeiner Zeitkarten aufgehoben und durch folgende ersetzt: „Für die Berechnung des Preises sind die in dem Kilometerzeiger für den Personenverkehr angegebenen Entfernungen massgebend. Bei Entfernungen von mehr als 30 km werden angefangene Kilometer für volle Kilometer gerechnet. Als Mindestbeträge werden für jeden Monat der Zeitkartendauer 4.50 Mk. für die I., 3.50 Mk. für die II. und 2.50 Mk. für die III. Classe erhoben." Endlich ist der Bestimmung über die Ausgabe von Zeitkarten für Schüler zum Besuch von Schwimmanstalten folgende ergänzende Bestimmung hinzugetreten: „Die Ausgabe dieser Karten erfolgt nur gegen eine Bescheinigung des Schulvorstandes, wonach der Schüler zur Fahrpreisermässigung behufs Gebrauchs des näher bezeichneten Bades empfohlen wird, weil eine derartige Badegelegenheit am Wohnorte des Schülers nicht vorhanden ist."

— (Kleinbahnen.) Aus Anlass einer Reihe von Anfragen der Eisenbahnbehörden hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten den ihm unterstellten Eisenbahn-Directionen Directiven über die Behandlung der Kleinbahnen seitens der Staatseisenbahnen ertheilt. Diese Anweisung umfasst alle Punkte, in denen nach den bisherigen Erfahrungen die Staatsbahnen mit den Kleinbahnen in Berührung kommen, und stellen der Natur der Sache nach nicht strenge, ein für alle Mal anwendbare Regeln, sondern nur allgemeine Gesichtspunkte auf, die soweit zur Anwendung zu bringen sind, wenn dies nach Lage des einzelnen Falles als angemessen erscheint. Dabei ist von dem Grundgedanken thunlichster Förderung des Kleinbahnwesens innerhalb der durch die Natur und die grösseren Aufgaben des Staatsbahnbetriebes gezogenen Schranken ausgegangen und den Staatsbahnbehörden insbesondere ans Herz gelegt, stets im Auge zu behalten, dass eine gedeihliche Entwicklung der Kleinbahnen nur bei den einfachsten, den örtlichen Verhältnissen möglichst angepassten Einrichtungen zu erwarten ist, und dass demnach bei den an Kleinbahnen zu stellenden Anforderungen stets dieser Massstab und nicht der des grösseren und vielgestaltigen Verkehrs der dem allgemeinen Eisenbahnnetze angehörenden Bahnen zu Grunde zu legen ist.

— (Bezirks-Eisenbahnrath Bromberg.) In der am 21. Juni abgehaltenen 24. ordentlichen Sitzung des Bezirks-Eisenbahnrathes gelangte der Antrag, die Staatseisenbahnverwaltung zu ersuchen, die durch die Aufhebung der Staffeltarife beseitigte Möglichkeit der Benutzung des Eisenbahnweges für die Versendung von Bodenerzeugnissen aus dem Osten nach den Consumtionsgebieten Deutschlands wieder herzustellen, zur Annahme. Dagegen wurde der Antrag auf Einführung einer Tarifermässigung für inländisches Getreide auf denjenigen Strecken der Preussischen Staatsbahnen, auf denen russisches Getreide zu ermässigten Frachtsätzen nach Danzig, Königsberg und Memel gefahren wird, abgelehnt.
[Z. d. V. D. E.-V.]

— (Eröffnung eines zweiten Geleises.) Im Directionsbezirk Köln (linksrh.) ist am 7. Juni auf der Strecke Wincheringen-Nenning das zweite Geleise dem Betriebe übergeben worden.

— (Verkehrsbeschränkung der Station Unterloquitz.) Vom 15. Juli ab findet auf der Station Unterloquitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen nicht mehr statt.

Hessen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die Station Ehringshausen der Grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen hat zur Vermeidung von Verwechslungen mit der im Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrh.) belegenen Station Ehringshausen (Dill) die Bezeichnung „Ehringshausen in Hessen" erhalten.

Niederlande. (Statistik der Eisenbahnen für das Jahr 1892.) Nach der vom Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe herausgegebenen Eisenbahnstatistik hatte das gesammte Netz der Eisenbahnen, deren Linien gänzlich oder nur theilweise auf niederländischem Gebiet liegen — einschliesslich der Nebengeleise — Ende 1892 eine Ausdehnung von 5877 km, und zwar entfielen davon 4801 km auf niederländisches Gebiet, die übrigen 1076 km auf die angrenzenden fremden Landesgebiete. Die Betriebslänge der Eisenbahnen bezifferte sich auf 3654 km; davon waren 1889 km eingeleisig und 1069 km doppelgeleisig auf niederländischem Gebiet ausgebaut. An Betriebsmitteln waren zu jenem Zeitpunkt vorhanden: 1015 Locomotiven, 808 Tender, 2453 Personenwagen, 5633 bedeckte und 12.121 offene Lastwagen. Zur Beförderung gelangten im Jahre 1892 insgesammt 30,207.974 Personen, davon in I. Classe 1,447.710, in II. Classe 5,935.938, in III. Classe 21,511.624 und zu ermässigten Fahrpreisen 788.972; ferner 31.212 t Gepäck. Von den beförderten Personen entfielen auf den Binnenverkehr 26.651.626, auf den directen Verkehr 3,110.382 und auf den Durchgangsverkehr 445.966. Im Frachtenverkehr wurden befördert: 79.057 t Expressgut, 136.624 t Eilgut, 4,699.680 t Stückgut und 7,719.208 t Wagenladungsgut, zusammen 12,629.569 t, welche sich mit 3,696.205 t auf den Binnenverkehr, mit 7,882.146 t auf den directen Verkehr und mit 1,051.218 t auf den Durchgangsverkehr vertheilten. Ausserdem gelangten noch zur Beförderung 602.655 t Dienstgut, 7500 t und 23 Stück Equipagen, sowie 448.741 t, 494 Wagenladungen und 184 Sendungen Pferde und sonstiges Vieh. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 17,777.907 fl., aus dem Gepäckverkehr 407.985 fl. und aus dem Güterverkehr 18.952.469 fl.

— (Sonntagsruhe auf den Eisenbahnen.) Der Niederländische Verein zur Beförderung der Sonntagsruhe war bereits seit einigen Jahren bei der Regierung wegen Abänderung des allgemeinen Reglements für den Eisenbahn-Transportdienst, zwecks Vermehrung der Sonntagsruhe des Eisenbahnpersonals, vorstellig geworden. Mittelst Erlass vom 9. Jänner ist jetzt das genannte Reglement dahin abgeändert worden, dass — insoweit in besonderen Fällen seitens des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe nichts Anderes bestimmt wird — an Sonn- und Festtagen die Eisenbahngesellschaften nicht verpflichtet sind zur Annahme, Abholung, Ablieferung oder Bestellung von Gütern und in Folge dessen auch die Sonn- und Festtage nicht mitgerechnet werden bei der Berechnung der Fristen, binnen welcher die Abholung, Ablieferung oder Bestellung der Güter seitens der Eisenbahnen, die Verladung seitens der Absender oder die Ausladung beziehungsweise Abholung durch die Empfänger zu erfolgen hat und ebensowenig bei der Berechnung der bei Ueberschreitung der Lieferungsfristen seitens der Eisenbahnen zu zahlenden Entschädigungen und bei Berechnung der Wagenmiethen, Lager- und Magazinsgelder. In Folge Aufhebung der Verpflichtung der Eisenbahnen zur Beförderung von Gütern an Sonntagen werden vom 1. Juli ab Sonntags gar keine Güterzüge fahren und auch keine Güter abgeholt oder bestellt werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Medusa“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1686 Tonnen Gehalt ist am 15. Mai mit 196 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 23 Colli Papier, 115 Colli Stahl; nach Bahia 50 Colli Stahl, 71 Colli Bier, 400 Colli Mehl; nach Rio de Janeiro 13 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Tabak; nach Santos 500 Colli Bohnen, 4 Colli Wäsche, 9 Colli Holzmöbel. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 30.575 fl. ö. W.

— (Ankunft des Dampfers „Imperatrix“ von Bombay.) Dieser Dampfer von 2534 Tonnen Gehalt ist am 16. Mai nach 16tägiger Fahrt mit 88 Passagieren und 2565 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,776.000 kg Baumwolle (hievon 278.425 kg für Venedig, 27.750 kg für Piräus), 203.000 kg Sesamsamen, 101.500 kg Rübensamen, 102.007 kg Leinsamen, 120.785 kg Mirabolan, 47.807 kg Kaffee, 25.375 kg Turtumelia, 20.300 kg Ingwer, 12.940 kg Häute, 2130 kg Gummi, 2639 kg Därme, 8500 kg Sennesblätter, 38.062 kg Ginster (für Venedig), 79.830 kg Pfeffer (hievon 20.300 kg für Ancona), 719 kg Curiositäten (hievon 60 kg für Venedig); aus Suez 7220 kg Perlmutter, 16.100 kg Gummi. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,335.756 Gulden österr. Währ.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 27. Mai dem öffentlichen Verkehre übergebene 10·61 km lange Strecke Grafing — Glonn der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Verlosungen.

Am 16. Mai:

Oesterr. Lloyd. Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 31. Decemb.).

Am 25. Mai:

Grosswardeiner Locomotiv - Strassenbahn. Stammactien (Rückzahlung seit 1. Juni).

Am 1. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1886 (Rückzahlung ab 1. September).

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen (Rückzahlung ab 1. December).

Am 2. Juni:

Torontaler Localbahnen. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 7. Juni:

Gross - Kikinda — Gross - Becskereker Eisenbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Am 12. Juni:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten I. Em. 1867 und II. Em. 1871 (Rückzahlung ab 1. October).

Am 13. Juni:

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten Em. 1868, 1871, 1872 und 4½ pCt. Gold-Prioritäten Em. 1882 (Rückzahlung ab 1. October).

Am 15. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 30. Juni:

Ruma-Vrdniker Localbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 31. December).

Am 1. Juli:

Fehring - Fürstenfelder Localbahn. Prioritäts - Actien (börsemässig zurückgekauft).

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Prioritäts-Actien (börsemässig zurückgekauft).

Am 2. Juli:

Böhmische Westbahn. Actien v. J. 1861, ferner Silber- und Mark-Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Barcs - Pakraczer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts - Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. 1886er Anleihe in Mark (Rückzahlung ab 1. October).

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. October).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten, Serie B (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Rückzahlungen.

Ab 2. Juli:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien (verlost am 25. April).

Bacs-Bodrogher Localeisenbahn-Gesellschaft. Prioritäts-Actien (verlost am 5. Jänner).

Dux - Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1891 und 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1891 (verlost am 2. Jänner).

Ersteungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten II. Em. (verlost am 1. März).

Fehring-Fürstenfelder Localbahn. Prioritäts-Actien.

Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Gailthalbahn Arnoldstein - Hermagor. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. April).

Grosswardein-Belenyes-Vaskoher Eisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 2. Jänner).

Güns-Steinamanger Eisenbahn. 6 pCt. Prioritäts-Actien (verlost am 2. Jänner).

Hermannstädter Rothenthurm - Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 2. Jänner).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten (Mährisch-schlesische Nordbahn [verlost am 2. April]).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1891 (verlost am 2. April).

Keszthely-Balaton-Szt. Györgyer Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 12. April).

Kolomeaer Localbahnen. Prioritäts - Actien (verlost am 31. December 1893).

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. Prioritäts - Actien und Prioritäts-Obligationen (verlost am 16. April).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 2. Jänner).

Eisenbahn Lemberg - Bełzec (-Tomaszów). Prioritäts-Actien (verlost am 31. December 1893).

Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft. Prioritäts-Actien (verlost am 15. Jänner).

Nagy-Karoly — Somkuter Localbahn. 5 pCt. Prioritäts-Actien (verlost am 26. Februar).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1887 (verlost am 2. Jänner).

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (verlost am 15. Juni).

Ofner Bergbahn. Actien (verlost am 2. Februar).

Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Jänner).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten vom Jahre 1883, 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1884 und 1891 (verlost am 2. Jänner).

Szamosthal-Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Actien (verlost am 12. Februar).

Torontaler Localbahnen. Prioritäts-Actien (verlost am 2. Juni).

Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. Prioritäten.

Ungarische Localeisenbahn - Actiengesellschaft. 4 pCt. Obligationen (verlost am 30. März).

Ungarische Staatseisenbahn - Investitions - Anleihe. 4½ pCt. (verlost am 2. April).

Ungarische Staatseisenbahn-Silber-Anleihe 4½ pCt. (verlost am 2. April).

Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn. Actien (verlost am 2. Jänner).

Wien — Pottendorf — Wr.-Neustädter Bahn. Prioritäten (verlost am 2. Jänner).

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. Juli:

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold = Francs 5.—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. $5^1/_4$ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.

Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahn-Actien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. $5^3/_4$ pCt. fl. 5.75 ö. W.

Linz-Budweiser Bahn. $5^1/_4$ pCt. fl. 5.25 Silber.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.

Gisela-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. v. J. 1890. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— Silber.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Goldrente. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold.

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe vom Jahre 1889. $4^1/_2$ pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 Silber.

Ungarische Ostbahn-Staats-Obligationen. 5 pCt. III. Em. vom Jahre 1876. fl. 2.25 Gold = Frcs. $5.62^1/_2$.

Actien von Transport-Unternehmungen.

Localbahn Asch-Rossbach. Coupon der Prioritäts-Actien fl. 5.— ö. W.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. fl. 72.— ö. W. — Genussschein-Coupon fl. 57.— ö. W. (Werden schon seit dem 1. Mai d. J. ausbezahlt.)

Barcs-Bodrogher Comitats-Vicinalbahn. Prioritäts-Actien fl. 3.25.

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. Prioritäts-Actien fl. 5.— ö. W.

Biharer Vicinalbahn. Prioritäts-Actien fl. 9.— ö. W.

Böhmische Nordbahn. fl. 10.50 ö. W. (für 18 Stück Coupons eine neue Actie).

Böhmische Westbahn. fl. 11.— ö. W., Genussschein fl. 6.— ö. W.

Bozen-Meraner Bahn. fl. 4.80 ö. W.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 3.— ö. W. (werden schon seit 1. Mai d. J. ausbezahlt).

Bukowinaer Localbahnen. Coupon der Prioritäts-Actien fl. 10.— ö. W., der Stammactien fl. 2.50 ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn Actiencoupon lit. A fl. 52.50 ö. W., Genussscheine lit. A fl. 26.25 ö. W., Actiencoupon lit. B fl. 21.— ö. W. (werden schon seit 1. Juni d. J. ausbezahlt).

Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritäts-Actien Frcs. 12.50, Stammactien fl. 3.60 ö. W.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Stammactien fl. 2.50 ö. W., Prioritäts-Actien fl. 1.25 ö. W.

Fehring-Fürstenfelder Localbahn. Prioritäts-Actien fl. 10.— ö. W.

Felek-Fogaraser Vicinalbahn. Prioritäts-Actien fl. 1.80 ö. W.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl. 111.—. halbe Actie fl. 55.50, Fünftel-Actie fl. 22.20 ö. W.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Prioritäts-Actien fl. 2.75 ö. W.

Gaisbergbahn-Gesellschaft. Für die Prioritäts-Actie fl. 10.— ö. W.

Localbahn Gleisdorf-Weiz. Prioritäts-Actien fl. 6.— ö. W.

Gran-Almás-Füzitöer Vicinalbahn. Prioritäts-Actien. fl. 3.25 ö. W.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Für die Actie fl. 12.—, für den Genussschein fl. 2.— ö. W. (werden schon seit 15. Mai d. J. ausbezahlt).

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. Prioritäts-Actien fl. 6.— ö. W.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. fl. 3.97·2 Silber.

Keszthely-Balaton-Szt. Györgyer Localbahn. Für die Stammactie fl. 2.— ö. W., für die Prioritäts-Actie fl. 5.50 ö. W.

Kis-Ujszállás-Dévaványa-Gyomaer Vicinalbahn. Für die Prioritäts-Actie fl. 4 — ö. W.

Kolomeaer Localbahnen. Prioritäts-Actien. fl. 5.50 ö. W.

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Actien. Mk. 5.40.

Kremsthalbahn. fl. 1.50 ö. W.

Kronstadt-Haromszeker Vicinalbahn. Prioritäts-Actien fl. 4.50 ö. W.

Localbahn Wels-Aschach fl. 2.— ö. W.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszow). Prioritäts-Actien-Coupon fl. 8.— ö. W.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. fl. 16.75 ö. W. (werden schon seit 15. Mai d. J. ausbezahlt).

Marmaroser Salzbahn. Per Prioritäts-Actie fl. 4.50 ö. W., per Stammactie fl. 3.— ö. W.

Matraer Localbahn. fl. 2 75 ö. W.

Mühlkreisbahn. Coupon der Prioritäts-Actien fl. 2.50 ö. W.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Stammactien-Coupon fl. 1.— ö. W. (werden schon seit 16. April d. J. ausbezahlt).

Neutitscheiner Localbahn. Antheilschein fl. 12.— ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. fl. 21.— ö. W.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 9.50 ö. W.

Oesterreichische Nordwestbahn. Lit. A fl. 5.—, lit. B 11.50, Genussschein fl. 1.50 Silber.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. fl. 8.— ö. W.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Für die Actie Francs 15.50, für den Genussschein Frcs. 3.—.

Orientalische Bahnen. Frcs. 25.— (werden schon seit 4. Juni d. J. ausbezahlt).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. fl. 12.—. Silber.

Prag-Duxer Eisenbahn. Prioritäts-Actien fl. 6.— ö. W., Stammactien fl. 2.50 ö. W. (werden schon seit 1. Juni d. J. ausbezahlt).

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. fl. 1.50 ö. W.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Prioritäts- und Stammactien fl. 12.— ö. W., Genussschein pro 1893 fl. 2.— ö. W.

Ruma-Vrdniker Localbahn. fl. 5.30 ö. W.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. fl. 12.— ö. W.

Salzkammergut-Localbahn. Für die Prioritäts-Actie fl. 6.— öst. Währ.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. Prioritäts-Actien fl. 4.66 ö. W.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 4.75 ö. W.

Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn. Prioritäts-Actien fl. 6.— ö. W.

Somogy-Szobb—Barcser Vicinalbahn. Prioritäts-Actien fl. 2.95 ö. W.

Triester Tramway. fl. 4.— ö. W.

Erste Ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.

Ungarische Westbahn. fl. 4.94·7 Silber.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn. Prioritäts-Actien fl. 3.50, Stammactien fl. 6.50, Genussschein fl. —.50 ö. W.

Vinkovce-Brcskaer Localbahn. Für die Prioritäts-Actie fl. 10.— ö. W.

Eisenbahn Wien-Aspang. fl. 5.— ö. W.

Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.

Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf-)Ebenfurth. Gegen Coupon per 1. Jänner und 1. Juli fl. 8.— ö. W.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. Prioritäts-Actien fl. 5.10 öst. Währ.

Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn. Für die Actie fl. 31.— ö. W., für den Genussschein fl. 21.— ö. W.

Prioritäts-Obligationen.

„Adria", Seeschiffahrts-Gesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. v. J. 1880. Für Stücke à Mark 1500 Mk. 30.—. für Stücke a Mk. 300 Mk. 6.—.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. v. J. 1882. Für je Mark 300 Capital Mk. 6.—, 5 pCt. (Turnau-Kralup-Prager Bahn) I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. 1885. für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, 4 pCt. II. Em. 1885, Mk. 12.—.

Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Budapester Strasseneisenbahn. 4½ pCt. vom Jahre 1888. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Localbahn Deutsch-Humpoletz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Em. 1869, für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber, Em. 1874 für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. — 4 pCt., Em. 1891, für je fl. 300 Capital fl. 6.— Silber, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 3 pCt., Em. 1893, für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—.
Eisenerz-Vordernberger Localbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. (Mähr.-schles.) Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.
Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— öst. Währ.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. I. Emission fl. 3.37½ Silber, 5 pCt. II. Em. fl. 3.75 Silber, III. Em. fl. 3.75 Silber, 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Mährische Westbahn. 4 pCt. fl. 4.— ö. W.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Oesterreichischer Lloyd. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold, Em. 1881 und 1882, für je 500 Capital fl. 12.50 Gold, 4½ pCt., Em. 1884, für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold, 4 pCt., Em. 1887, für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Brünn-Rossitz). 5 pCt. Mk. 7.50.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten Em. 1883 Mk. 7.50, 4 pCt. Gold-Prioritäten, Em. 1884 und 1891, Mk. 6.—.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je Kronen 400 Capital Kr. 8.—.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Frcs. 12.50, 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1892. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Torontaler Localbahn. 4½ pCt. fl. 2.25 ö. W.
Erste Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt., II. Em., fl. 5.— Silber, 4 pCt., Em. 1887, fl. 4.— Silber.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. v. J. 1890. Für fl. 1000 Capital fl. 20.— Silber.
Vereinigte Prioritäten-Anleihe ungar. Eisenbahnen (Investitions-Anlehen v. J. 1888). 4½ pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.
Wien-Aspang Bahn. 4 pCt. fl. 4.— Silber.
Wien-Pottendorfer Eisenbahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Sonstige Coupons.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Lose fl. 3.78 ö. W.
Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering. fl. 10.— ö. W.
Wiener Locomotivfabriks-Gesellschaft. fl. 16.— ö. W.

Coupons-Einlösung.

Mährisch-schlesische Centralbahn-Prioritäten. Vom 1. Juni d. J. ab gelangt der Coupon per 1. Jänner 1881 mit fl. 7.80 gegen Beibringung des Talons zur Auszahlung. Hiebei wird ein neuer Talon ausgefolgt.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Eisenbahn Pilsen — Priesen (Komotau). 4 pCt. Prioritäten à fl. 1.50 ö. W. in Silber. Die neuen Couponsbögen können vom Juli d. J. ab bei der Staatsschuldencasse in Wien und bei der allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig behoben werden.

Uebernahme von Prioritätsanleihen durch den Staat zur Selbstzahlung.

In Durchführung des Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung der Bahnlinien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat wurden die sämmtlichen nach Durchführung der Ziehung vom 2. Jänner 1894 noch unverlost verbleibenden Obligationen der von der genannten Bahngesellschaft aufgenommenen, mit 4 Percent verzinslichen Prioritätsanleihe, Serie II, mit ursprünglichem Nominalbetrage von Mark 11,000.000 deutsche Reichswährung, sowie eine mit 3 Percent verzinsliche und binnen 80 Jahren vom Jahre 1894 angefangen rückzuzahlende Prioritätsanleihe dieser Gesellschaft im Nominalbetrage von Kr. 70,000.000 zur Selbstzahlung übernommen.

Weiter wurde in Durchführung des Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat, das ob der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza bücherlich sichergestellte Prioritätsanleihen der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen im Nominalbetrage von öst. Währ. fl. 2,500.000 oder Kr. 5,000.000 zur Selbstzahlung übernommen.

Demgemäss geht nunmehr die Gebahrung der gedachten drei Prioritätsanleihen an die Staatsschuldenverwaltung über und werden die bezüglichen Capitals- und Zinsenzahlungen von dem Fälligkeitstermine 1. Juli 1894 angefangen durch die Staatsschuldencasse in Wien, sowie in Ansehung der 4percentigen Prioritätsanleihe, Serie II, per Mark 11,000.000 ausserdem durch die jeweilig bekannt zu gebenden ausländischen Zahlstellen besorgt werden. Die Rückzahlung der am 2. Jänner 1894 verlosten Obligationen der erwähnten 4percentigen Markanleihe erfolgt in der bisherigen Weise durch die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.

Auch kann die Zahlung der Zinsen nach vorangegangener Ueberweisung durch die Landescassen und Steuerämter mit der Einschränkung stattfinden, dass die Ueberweisung der in Gold zahlbaren Coupons der 11,000.000-Markanleihe der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft nur an Landescassen zulässig ist.

Weiter sind die Landescassen ermächtigt, zur Rückzahlung verloste Obligationen obiger Anleihen gegen Vergütung des Postporto behufs Einsendung an die Staatsschuldencasse zu übernehmen und den von dieser angewiesenen Betrag auszuzahlen.

Die planmässigen Verlosungen der gedachten Prioritätsanleihen werden vom 1. Juli 1894, bezw. 2. Jänner 1895 an, durch die Direction der Staatsschuld vorgenommen werden.

Landesausstellung in Lemberg. (Frachtbegünstigungen auf den Eisenbahnen Deutschlands.) Aus Anlass der Landesausstellung in Lemberg wurden für Ausstellungsobjecte Seitens der Eisenbahnen Deutschlands die nachstehenden Frachtbegünstigungen gewährt oder zugesagt: Zunächst sind die königl. preussischen Eisenbahn-Directionen ermächtigt worden, die Gegenstände, welche auf der besagten allgemeinen Landesausstellung ausgestellt und nicht verkauft werden, unter den im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande vereinbarten Bedingungen an die Versandtstation und den Aussteller des der Sendung auf dem Heimwege beigegebenen Frachtbriefes frachtfrei zurück zu befördern. Die gleiche Ermächtigung haben die kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg und die Direction der Main-Neckar Eisenbahn erhalten. Weiter ist das königl. Eisenbahn-Commissariat in Berlin angewiesen worden, den Verwaltungen der Privat-Eisenbahnen über deren Antrag die Genehmigung zur Gewährung der gleichen Fahrbegünstigung zu ertheilen. Endlich sind auch hinsichtlich der anderen deutschen Eisenbahnen, welche ausser den königl. preussischen und von diesen dependirenden Bahnen noch in Betracht kommen, die erforderlichen Verfügungen Seitens des Kaiserlich Deutschen Reichs-Eisenbahnamtes veranlasst werden.

[H.-M.-Z. 31.901 und 34.596.]

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 3. Juli bei der Firma:

„Privilegirte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft"

Anton von Lukács als Mitglied des Verwaltungsrathes über Resignation gelöscht.

Ferner wurde bei der Firma:

„K. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft"

eingetragen, dass bei der constituirenden Generalversammlung vom 14. Juni 1894 von der Wahlgruppe der Stamm-Actionäre zu Verwaltungsraths-Mitgliedern gewählt wurden: Valeriano Barone Malfatti, Bürgermeister in Roveredo, Luigi Barone Hippoliti, Bürgermeister von Borgo und Dr. Adalbert von Hellrigl, Reichsrathsabgeordneter in Obermais.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Tarif vom 1. November 1893 für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transit zur Weiterbeförderung nach serbischen, bulgarischen, rumänischen und türkischen Schiffs- und Eisenbahn-Stationen.

Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem Verzeichnisse ermässigter Frachtsätze des Artikel-Tarifes Nr. 5 (Cement etc.), dessen Hinausgabe im Verordnungs-Blatte Nr. 49 vom 1. Mai 1894 des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt angezeigt wurde, sind mit Giltigkeit vom 15. Juli 1894 folgende Frachtsätze abzuändern:

bei Bautzen . . .	von Franken	3·16	auf Franken	3·17
„ Dresden-Altstadt	„ „	3·28	„ „	3·29
„ Gera	„ „	3·37	„ „	3·36
„ Meissen . . .	„ „	3·34	„ „	3·33

Wien, am 10. Juli 1894. [555]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Nachtrages II zu dem seit 1. December 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 3.

Mit 1. September 1894 tritt der Nachtrag II zu dem seit 1. December 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 3, in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Stationstarife für den Verkehr zwischen galizischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und ungarischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits, ferner Berichtigungen zum Haupttarife und zum Nachtrag I, sowie einen Ausnahmetarif VIII für Getreidetransporte etc.

Exemplare des Tarif-Nachtrages II sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 30 kr. per Exemplar erhältlich.

Wien, am 11. Juli 1894. [556]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr (Heft I, II und III).

Inkrafttretung von Tarifen, resp. Nachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 treten im obigen Verkehre folgende Tarife, resp. Nachträge in Kraft:

1. Heft 3, Ausnahmetarif für Sendungen mineralischer Kohlen, Coaks und Briquetts.
   Durch diesen Tarif wird der vom 10. April 1892 giltige, gleichnamige Ausnahmetarif sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I, II und III ausser Giltigkeit gesetzt. Tariferhöhungen, welche durch diesen neuen Tarif herbeigeführt werden, treten jedoch erst am 15. September 1894 in Kraft.
2. Nachtrag IV zu dem vom 1. März 1892 giltigen Ausnahmetarif, Heft I, und
3. Nachtrag III zu dem vom 1. März 1892 giltigen Ausnahmetarif, Heft II, für Sendungen mineralischer Kohlen, Coaks und Briquetts.

Die beiden sub 2. und 3. benannten Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Stationstarife, bezw. Aufnahme neuer Stationen mit directen Frachtsätzen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Exemplare des Tarifheftes 3 können bei den betreffenden Verwaltungen um den Preis von 25 kr. gleich 50 Hellern, jene der Nachträge III und IV um den Preis von 10 kr. = 20 Hellern per Stück bezogen werden.

Budapest, am 9. Juli 1894. [557]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungarische Eisenbahnen.

Ausgabe des Nachtrages IV zum gemeinschaftlichen Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893.

Mit 1. August 1894 tritt der oben genannte Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern und der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände, ferner Aenderung des Nebengebührentarifes, dann Ergänzung, bezw. Aenderung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter, sowie der Güterclassification und Druckfehler-Berichtigungen.

Reinabdrücke dieses Nachtrages sind demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen.

Wien, am 11. Juli 1894. [558]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe der Nachträge 7 zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. August 1894 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für obenbezeichneten Verband die Nachträge 7 in Kraft.

Dieselben enthalten eine Bestimmung über die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 b für die ersterem Ausnahmetarif angehörenden Artikel, ferner eine Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes 7, Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 (Samen und Sämereien) für die Station Sondershausen des Bezirkes Frankfurt a. M., einen Ausnahmetarif für Grudekokes von Lukenau nach Aussig, Lobositz und Schreckenstein, Aenderung von Stationsnamen, Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Durch Nachtrag 7 zu Heft 1 werden ausserdem noch die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 (getrocknete Pflaumen pp. aus Bosnien und Serbien) für Klosterneuburg-Weidling, die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (Holz des Specialtarifes II) für Würbenthal und die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 15 a (Thon) für Gaya und Nemotitz geändert. Ferner kommen durch

diesen Nachtrag Ausnahme-Frachtsätze für Getreide pp. für den Verkehr mit den österr. Stationen Gänserndorf, Nimburg und Schlan, ein Frachtsatz des Ausnahmetarifes 8 (Holz des Specialtarifes II) zwischen Hohenau und Spandau und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17 (Eisen und Stahlwaaren) zwischen Schmalkalden und Aussig, sowie Schreckenstein zur Einführung.

Der Nachtrag 7 zu Heft 2 enthält noch einen Frachtsatz des Ausnahmetarifes 15 (Thon pp.) zwischen Preschen und Zahna. Durch die im Nachtrag 7 zu Heft 1 enthaltenen Berichtigungen wird der bisherige Frachtsatz des Ausnahmetarifes 6 b zwischen Schlan und Wernshausen mit Giltigkeit vom 1. September 1894 ab um 1 Pf. für 100 kg erhöht.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20, bezw. 10 Pfennige oder 12, bezw. 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 12. Juli 1894. [559]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen. Die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Steinkohlenbriquets zwischen belgischen und badischen Stationen vom 1. Februar 1891 enthaltenen Frachtsätze für Argenteau, Cheratte, Visé und Wandre, Stationen der Lüttich-Maestrichter Bahn treten mit 31. August 1894 insoweit ausser Kraft, als sie derzeit für den Weg über Visé—Aachen—Bingen—Ludwigshafen—Mannheim bestehen und werden vorläufig nicht wieder ersetzt.

Bromberg-Sächsischer Verband. (Directe Frachtsätze für Viehsendungen.) Mit dem 1. Juli 1894 sind im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Kornatowo und Oederan, sowie für den Verkehr zwischen Pillkallen einer- und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits directe Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft getreten. Dieselben sind bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen, Holzausnahmetarif vom 1. April 1894. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 15. Juli ab gelangt der Nachtrag I zum Deutsch-Französischen Holzausnahmetarif zur Einführung. Derselbe enthält geänderte französische Schnittsätze.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Tarif vom 10. März 1893. (Nachtrag III.) Am 15. Juli gelangt der III. Nachtrag, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes enthält, zur Einführung.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II b vom 1. September 1889. (Nachtrag X zu Theil II b.) Mit Giltigkeit vom 15. Juli ab gelangt der Nachtrag X zu Theil II b des Deutsch-Französischen Gütertarifes über Elsass-Lothringen zur Einführung. Derselbe enthält geänderte französische Schnittsätze.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. August 1893. (Tarifirung von Walkerde.) Mit Wirksamkeit vom 20. Juni ab ist der Artikel „Walkerde, lose oder in Säcken verpackt" in die Position „Erde, gewöhnliche" des Rohstofftarifes aufgenommen worden. Bei Ausnahmetarif 4 (Nachtrag 3, Seite 7) ist unter Ziffer 2 hievon Vormerkung zu nehmen.

— **Nr. 2, vom 1. Juni 1889.** (Tarifirung von Walkerde.) Mit Wirksamkeit vom 20. Juni ab ist der Artikel „Walkerde, lose oder in Säcken verpackt" in die Position „Erde, gewöhnliche" des Rohstofftarifes aufgenommen worden. Bei Ausnahmetarif 4 (Nachtrag X, Seite 7) ist unter Ziffer 2 hievon Vormerkung zu nehmen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										kr.				
1310	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H 19 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Gottschee	Triest-S. Andrea	Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür Frachtgutmässige Beförderung.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Verschieden	53	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Grosslupp						42				
				St. Marein-Sap.						41				
				Skofelca						40				
				Strascha						49				
				Rndolfewert						47				
				Hönigsteiu						47				
				Treffen						47				
				Grosslack						47				
				Rodokendorf						46				
				Sittich						45				
				Weixelburg						44				
				Gottschee	Triest-Freihafen nnd Triest S.B.					53				
				Grosslnpp						42				
				St. Mareiu-Sap.						41				
				Skofelca						40				
				Straecha						46				
				Rudolfswert						44				
				Hönigstein						44				
				Treffeu						44				
				Grosslack						44				
				Rodokendorf						44				
				Sittich						44				
				Weixelhurg						44				
			Holz der Pos. H 20 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Gottschee						44				
				Groselnpp						36				
				St. Mareiu-Sap.						35				
				Skofelca						34				
				Strascha						45				
				Rudolfswert						44				
				Hönigstein						43				
				Treffen						42				
				Grosslack						41				
				Rodokendorf						40				
				Sittich						39				
				Weixelbnrg						38				
			Holzkohle der Pos. 9 sub B. III, g, β) des Tarif-Theiles I	Gottschee	Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen nnd Triest S.B.					38				
				Grosslaschitz						32·9				
				Grosslupp						30				
				St. Marein-Sap.						29				
				Skofelca						28				
				Strascha						39				
				Rudolfswert						38				
				Hönigstein						37				
				Treffen						36				
				Grosslack						35				
				Rodokendorf						34				
				Sittich						33				
				Weixelbnrg						32				
			Holz der Pos. H 19 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Gottschee	Herpelje-Kožina					50				
				Reifnitz						43·3				
				Ortenegg						42 3				
				Groeslaschitz						40·9				
				Gntenfeld						40				
				Zobelsberg						40				
				Strascha						52				
				Rndolfewert						50				
				Hönigstein						48				
				Treffen						46				
				Grosslack						45				
				Rodokendorf						43				
				Sittich						42				
				Weixelburg						41				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										kr.				
	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H 19 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Gottschee	Mitterburg-Pisino	Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür Frachtgutmässige Beförderung.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Verschieden	56	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Strascha						58				
				Rudolfswert						56				
				Hönigstein						54				
				Treffen						52				
				Grosslack						51				
				Gottschee	Rovigno					62				
				Strascha						64				
				Rudolfswert						62				
				Hönigstein						60				
				Treffen						58				
				Grosslack						57				
				Gottschee	Pola					63				
				Strascha						65				
				Rudolfswert						63				
				Hönigstein						61				
				Treffen						59				
			Holz der Pos. H 20 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Gottschee	Herpelje-Kožina					42				
				Reifnitz						39·3				
				Ortenegg						38·3				
				Grosslaschitz						36·9				
				Gutenfeld						36				
				Zobelsberg						36				
				Grosslupp						34				
				St. Marein-Sap.						33				
				Skofelca						32				
				Strascha						43				
				Rudolfswert						42				
				Hönigstein						41				
				Treffen						40				
				Grosslack						39				
				Rodokendorf						38				
				Sittich						37				
				Weixelburg						36				
				Gottschee	Mitterburg-Pisino					47				
				Reifnitz						44·3				
				Ortenegg						43·3				
				Grosslaschitz						41·9				
				Gutenfeld						41				
				Zobelsberg						41				
				Grosslupp						39				
				Strascha						48				
				Rudolfswert						47				
				Hönigstein						46				
				Treffen						45				
				Grosslack						44				
				Rodokendorf						43				
				Sittich						42				
				Weixelburg						41				
				Gottschee	Rovigno					52				
				Reifnitz						49·3				
				Ortenegg						48·3				
				Grosslaschitz						46·9				
				Gutenfeld						46				
				Zobelsberg						46				
				Grosslupp						44				
				Strascha						53				
				Rudolfswert						52				
				Hönigstein						51				
				Treffen						50				
				Grosslack						49				
				Rodokendorf						48				
				Sittich						47				
				Weixelburg						46				
				Gottschee	Pola					53				
				Reifnitz						50·3				
				Ortenegg						49·3				
				Grosslaschitz						47·9				
				Gutenfeld						47				
				Zobelsberg						47				
				Strascha						54				
				Rudolfswert						53				
				Hönigstein						52				
				Treffen						51				
				Grosslack						50				
				Rodokendorf						49				
				Sittich						48				
				Weixelburg						47				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1311	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel (ungebrannt)	Frättingsdorf	Neubau-Kreuzstätten	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	9·5 kr.	5·0 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1312	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen	Eger	Bucarest-Filaret	Frachtzahlung für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis zur Einführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende 1894	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Verbandstarif, Theil II	756 Centimes	622 Centimes	134 Centimes	Im Kartirungswege		
1313	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Specialtarife 1, 2, 3	Budapest-Ferenczváros (oder vice versa)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Tarif Theil II — Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Februar 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 49 (1), 39 (2), 32 (3)		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze gelten nur für jene Wagenladungsgüter, welche von den mit der Station Budapest-Ferenczváros in Geleiseverbindung stehenden Industrie-Etablissements aufgegeben werden oder für dieselben anlangen
1314	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes (exclusive Grubenholz), insoweit selbes nach Specialtarif 2 tarifirt wird	Wsetin	Rouschtka	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg)**, wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des im Verordnungs-Blatte Nr. 2 ex 1894, sub Post 90, publicirten Frachtzugeständnisses, zusammengenommen, nachgewiesen werden kann. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1894	Localtarife	8·3 kr.	6·3 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1315	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Altona	Reichenberg S.N.D.V.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1894	Norddeutsch-Sächsischer Verband, Tarifhefte Nr. 1 und 2	Pfge. 267	Pfge. 182	Pfge. 85	Im Kartirungswege		
				Hamburg B.					263	179	84			
				Bremen (Hauptbahnhof und Freihafen Bhf.)					289	197	92			
				Bremerhafen Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.)					309	215	94			
				Geestemünde (Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.)					309	215	94			
				Harburg H.					260	177	83			
				Harburg U. E.					261	178	83			
				Brake, Elsfleth, Nordenham					309	215	94			
				Lübeck L.B.					265	181	84			

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft. Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS. 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 3. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — HANNOVER, Herschelstrasse 18. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 80. Wien, 17. Juli 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 22. Juni 1894*), betreffend die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Localbahnen in der Bukowina.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Das nachfolgende, von den Ministerien des Handels und der Finanzen mit der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien am 8. März 1894 abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Führung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die Aufnahme eines Investitions-Anlehens der genannten Gesellschaft wird genehmigt, und hat demnach der bisher für Rechnung der Gesellschaft geführte Betrieb der vorgenannten Eisenbahn vom 1. Jänner 1894 angefangen als für Rechnung des Staates geführt zu gelten.

Artikel II.

Die Regierung wird ermächtigt, die Verzinsung und Tilgung des nach Artikel VIII des obigen Uebereinkommens von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft aufzunehmenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 10,000.000 fl. ö. W. oder 20,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, welches ohne jeden Steuer-, Stempel- oder Gebührenabzug mit 4 pCt. jährlich zu verzinsen und innerhalb 62 Jahren vom 1. Jänner 1894 an gerechnet zurückzuzahlen ist, auf den Staat zur Selbstzahlung zu übernehmen.

Artikel III.

Aus dem durch Begebung der Obligationen des obigen Prioritätsanlehens zu erzielenden Erlöse sind nebst den Kosten der neuen Titres und den sonstigen Emissions-Auslagen zunächst die zu Lasten der Staatsgarantie mittelst Einstellung in die Betriebsrechnungen der Eisenbahnlinien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa bis zum Zeitpunkte der Anlehensbegebung bewirkten Investitions-Auslagen in dem bis Ende 1893 mit 3,400.000 fl. ermittelten, baldmöglichst genau festzustellenden Betrage zu refundiren.

Die auf diese Weise dem Staate zukommende Summe ist zur theilweisen Deckung der Kosten des Baues der zufolge des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 9 ex 1894, auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce zu verwenden.

Der hienach erübrigende Resterlös des neuen Prioritäts-Anlehens ist sammt den zuwachsenden Fructificationszinsen als Investitionsfonds zum Zwecke der Bedeckung der Kosten für Neu- und Erweiterungsbauten, Fahrparkvermehrung und sonstige Anschaffungen für die Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa, wie auch zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für an diese Bahn anschliessende Industrie- und Zweigbahnen in Ostgalizien und der Bukowina zu behandeln.

---

*) Enthalten in dem am 10. Juli 1894 ausgegebenen L. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 137.

Die Verwendung dieses Investitionsfonds zu den angeführten Zwecken ist auf verfassungsmässigem Wege anzusprechen, wobei der in den Staatsvoranschlag des betreffenden Jahres als ausserordentliche Einnahme einzustellende Erlös der zu begebenden Obligationen als Bedeckung zu dienen hat.

Für das Jahr 1894 wird der Regierung zur Bestreitung von Investitions-Auslagen für die genannte Eisenbahn ein Specialcredit von 200.000 fl. bewilligt, dessen Bedeckung in der vorhin bezeichneten Weise stattzufinden hat.

Artikel IV.

Die Regierung wird schon jetzt ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung für die nachstehenden, mit Ausnahme jener in Z. 4 normalspurig herzustellenden Localbahnen in der Bukowina, und zwar:

1. von Lužan oder einem anderen geeigneten Punkte der Hauptbahn über Kotzman nach Zaleszczyki, eventuell zum Anschlusse an die Linie Kalinowszczyzna—Zaleszczyki der Ostgalizischen Localbahnen,
2. von einem geeigneten Punkte der Hauptbahn nach Sereth,
3. von einem geeigneten Punkte der Bukowinaer Localbahnen (Radautz oder Czudin) in das obere Suczawa-Thal nach Straža, eventuell Brodina, endlich
4. für eine schmalspurige Localbahn von Nepolokoutz nach Wižnitz, eventuell nach Kuty

durch Uebernahme von Stammactien der bestehenden Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen, eventuell einer für die obigen Localbahnen zu bildenden neuen Actiengesellschaft im Maximalbetrage von zusammen 1,500.000 fl. zum vollen Nennwerthe zu betheiligen.

Das Erforderniss für die Einzahlung auf diese Stammactien ist in der im Artikel III angeordneten Weise aus dem Erlöse der zu begebenden Obligationen des neuen Prioritäts-Anlehens (Artikel II) zu bedecken.

Artikel V.

Die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die im Artikel IV angeführten Localbahnen in der Bukowina wird an die Bedingungen geknüpft, dass

1. vom Herzogthume Bukowina aus Landesmitteln Stammactien der Bukowinaer Localbahnen oder der für obige neue Localbahnen zu bildenden Actiengesellschaft im Nominalbetrage von zusammen 500.000 fl. zum vollen Nennwerthe übernommen werden, und dass
2. die Beschaffung des restlichen Baucapitals dieser Localbahnen, insoweit dieselbe nicht durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe Seitens der Interessenten erfolgt, mittelst Ausgabe von Vorzugstitres (Prioritäts-Obligationen und Prioritäts-Actien) der die Ausführung der Bahnen übernehmenden Actiengesellschaft — eventuell unter Garantie des Landes — ohne Belastung des Staates sichergestellt werde.

Die vom Staate, vom Lande und von den Interessenten zu übernehmenden Stammactien, für welche während der Bauzeit Zinsen nicht gezahlt werden, haben erst nach Bedeckung des Erfordernisses für die Bezahlung einer 4perc. Dividende und der planmässigen Tilgungsquote des Prioritäts-Actiencapitals Anspruch auf eine Dividende und die planmässige Tilgung.

Den vom Staate zu übernehmenden Stammactien, bezüglich welcher eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes auf eine Maximal-Stimmenzahl oder gegenüber den Besitzern von Prioritäts-Actien nicht stattfinden darf, sind gleiche Rechte mit den übrigen Stammactien einzuräumen.

Die Vertheilung der vom Staate und vom Lande zu übernehmenden Stammactien auf die einzelnen im Artikel IV angeführten Localbahnen hat nach Massgabe des Erfordernisses durch das Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Landesausschusse des Herzogthumes Bukowina stattzufinden.

Artikel VI.

Die Regierung wird ferner ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung für eine herzustellende Localbahn von der Station Itzkany der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn nach Suczawa durch Uebernahme von Stammactien im Höchstbetrage von 50.000 fl. zum vollen Nennwerthe unter sinngemässer Anwendung der im Artikel V (vierter und fünfter Absatz) festgestellten Bestimmungen zu betheiligen, wenn:

1. vom Herzogthume Bukowina aus Landesmitteln ein (in die unter Artikel V, Z. 1, bezeichneten 500.000 fl. nicht einrechenbarer) Beitrag von 12.000 fl. à fonds perdu oder gegen Stammactien al pari zugesichert, und wenn
2. Seitens der Stadtgemeinde Suczawa die Beschaffung des restlichen Baucapitals ohne weitere Belastung des Staatsschatzes sichergestellt wird.

Artikel VII.

Die Einzahlungen auf die vom Staate nach Artikel IV und VI zu übernehmenden Stammactien sind nach Massgabe des Erfordernisses für den Bau der einzelnen Linien, jedoch erst in jenem Zeitpunkte zu leisten, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung der concessionsmässigen Bautermine und das Auslangen mit den veranschlagten Baucapitalien als gesichert anzusehen ist.

Die Zahlungen des Staates haben gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen, und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues und der Ausrüstung der in den Artikeln IV und VI bezeichneten Bahnen verwendet werden.

Artikel VIII.

Die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Der Betrieb der in Artikel IV und VI bezeichneten Eisenbahnen soll entweder von der die Ausführung derselben übernehmenden Gesellschaft in eigener Regie oder auf Grund eines mit der Staatseisenbahn-Verwaltung zu vereinbarenden Betriebsvertrages vom Staate für Rechnung der Gesellschaft geführt werden.

In letzterem Falle kann, unbeschadet der Anwendung weitergehender, im Sinne der jeweilig geltenden gesetzlichen Bestimmungen auf administrativem Wege zulässiger Begünstigungen, die von der Gesellschaft an die Staatseisenbahn-Verwaltung zu leistende Betriebskosten-Vergütung auch mit einem bestimmten Percentsatze der Brutto-Einnahmen pauschalirt werden.

Artikel IX.

Die Regierung wird ermächtigt, das staatliche Einlösungsrecht bezüglich der Eisenbahnlinien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa nach Eintritt der concessionsmässigen Einlösungstermine in Gemässheit der Concessionsbestimmungen zu dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte auszuüben. Hiebei kann behufs Bezahlung des Einlösungspreises entweder die Verzinsung und Tilgung der bestehenden, von der Gesellschaft ausgegebenen vierpercentigen Prioritätsanlehen, vom Zeitpunkte der Einlösung der Bahn angefangen, vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden oder zum Zwecke der Rückzahlung dieser Anlehen die Ausgabe neuer auf den Bahnen bücherlich sicherzustellender, ohne allen Abzug mit höchstens vier Percent verzinslicher und innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbarer Staatsschuldverschreibungen stattfinden.

In beiden Fällen darf jedoch die auf den Staat zu übernehmende durchschnittliche Jahreslast den Betrag der concessionsmässigen Einlösungsrente, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Steuer- und Gebührenpflicht, nicht überschreiten.

Artikel X.

Für das im Artikel I angeführte Uebereinkommen und für die durch dasselbe, sowie durch die eventuelle Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes bezüglich der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa veranlassten Vermögens-Uebertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden wird die Gebühren- und Stempelfreiheit gewährt.

Desgleichen wird für die Ausgabe und bücherliche Eintragung des zufolge des Artikels VIII dieses Uebereinkommens zu emittirenden neuen Prioritäts-Anlehens von 10,000.000 fl. ö. W. oder 20,000.000 Kronen, ferner für die aus diesem Anlasse errichteten Acte und Urkunden, einschliesslich der Pfandbestellungs-Urkunde, die Gebühren- und Stempelbefreiung, wie auch bezüglich der Coupons dieses Anlehens die Befreiung von der für dieselben zu entrichtenden Einkommensteuer und von den Couponstempel-Gebühren eingeräumt.

Artikel XI.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 22. Juni 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 8. März 1894 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits, betreffend die Führung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die Aufnahme eines Investitions-Anlehens der genannten Gesellschaft.

Artikel I.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft ertheilt ihre Zustimmung, dass der derzeit von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für Rechnung der Gesellschaft geführte Betrieb der auf Grund der Allerhöchsten Concessions-Urkunden vom 11. Jänner 1864 und vom 15. Mai 1867 hergestellten Eisenbahnen von Lemberg nach Czernowitz und von Czernowitz nach Suczawa während der noch übrigen Concessionsdauer, resp. bis zur eventuellen concessionsmässigen Einlösung der Bahnen (Artikel VII) unter den Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens für Rechnung des Staates geführt werde.

Artikel II.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird demnach die im Artikel I bezeichneten Bahnlinien insolange deren concessionsmässige Einlösung durch den Staat nicht erfolgt, vom 1. Jänner 1894 angefangen bis zum Ablaufe der Concessionsdauer für Rechnung des Staates betreiben und die Bahn sammt allem beweglichen und unbeweglichen Zugehör, einschliesslich des Fahrparkes, der Verbrauchsmaterialien und Vorräthe aller Art, im Namen der Gesellschaft auf Grund des gegenwärtigen Uebereinkommens innehaben.

Es wird einverständlich anerkannt, dass der Manipulationsfonds von 90.000 fl., welcher seinerzeit bei Uebernahme des Betriebes der Bahnen durch den Staat für Rechnung der Gesellschaft von den letzteren an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen übergeben worden ist, zwar in der Verwaltung der genannten General-Direction verbleibt, jedoch vom 1. Jänner 1894 angefangen der Gesellschaft mit jährlich vier Percent zu verzinsen ist.

Die k. k. Staatsverwaltung wird die im Besitze derselben befindlichen, auf die Geschäftsgebahrung der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft bezüglichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen während der nach den Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren, dass deren Benützung dem Verwaltungsrathe, eventuell im Falle der Liquidation der Gesellschaft seinerzeit den Liquidatoren der Gesellschaft, anstandslos ermöglicht ist.

Artikel III.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft bleibt im Eigenthumsblatte der bei dem k. k. Landesgerichte in Lemberg eröffneten Eisenbahnbuch-Einlage einverleibt.

Sie bleibt auch, nachdem die Uebernahme des Betriebes der Bahnen durch den Staat für Rechnung des letzteren erfolgt sein wird, Besitzerin der Eisenbahnen und des zum Betriebe derselben gehörigen festen und beweglichen Materials, insoweit dasselbe als Bestandtheil der bücherlichen Einheit den Prioritäts-Gläubigern zu haften hat, wie auch in dem vertragsmässig und gesetzlich begründeten Umfange Selbst- und Alleinschuldnerin für die ob der Eisenbahn bücherlich haftenden Prioritäts-Anlehen.

Vom 1. Jänner 1894 angefangen fällt dem Staate der gesammte aus dem Betriebe der im Artikel I bezeichneten Bahnlinien erzielte Gewinn ausschliesslich zu.

Dagegen übernimmt der Staat, mit Ausnahme der auf die bestehenden Prioritäts-Anlehen der Gesellschaft bezughabenden, alle derzeit bestehenden und von da ab entstehenden Passiven, Verpflichtungen, Auslagen und Lasten, soweit dieselben sich auf den Betrieb der im Artikel I genannten Bahnlinien beziehen, zur Selbst- und Alleinzahlung, und tritt der Staat mit obiger Einschränkung in alle aus dem Betriebe obiger Linien herrührenden Rechtsverpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten der Gesellschaft auf seine eigene Rechnung ein.

Insbesondere trägt die k. k. Staatsverwaltung bezüglich der im Artikel I genannten Bahnlinien:

1. die ordentlichen Erhaltungs- und Betriebskosten;
2. alle ausserordentlichen Auslagen, insbesondere für Erweiterungsbauten und Neuanschaffungen;
3. den etwa aus dem Betriebe der Bahnen erwachsenden Verlust, sowie alle Gefahren und alle anderen ausserordentlichen Unglücksfälle;
4. alle in Folge des Besitzes und Betriebes der Bahnen zu entrichtenden Steuern und öffentlichen Abgaben mit Einschluss des Gebühren-Aequivalentes, jedoch mit Ausschluss der von den Besitzern der steuer- und gebührenpflichtigen Obligationen des Prioritäts-Anlehens vom Jahre 1884 zu entrichtenden Steuern und Gebühren, sowie die Kosten der Notirung der bestehenden gesellschaftlichen Prioritäts-Obligationen an den öffentlichen Börsen, soweit diese Kosten bisher in die Garantierechnung eingestellt wurden;
5. die Staatsaufsichtsgebühr.

Die Kosten der Verwaltung des anderen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Kosten der Entlohnung des Verwaltungsrathes, des Revisions-Ausschusses, dann der Bureaux in Wien und London, die Kosten der Einlösung der Coupons der gesellschaftlichen Prioritäts-Obligationen und Actien, sowie jene der Verlosung und der Rückzahlung der gesellschaftlichen Titres und die Coupons-Stempelgebühren, die von dem Vermögen der Gesellschaft zu entrichtenden Steuern, die von der Gesellschaft aus eigenen Mitteln zu bestreitenden Pensionszahlungen, sowie überhaupt alle jene Auslagen, deren Einstellung in die Betriebs-, resp. Garantierechnung bisher von der k. k. Staatsverwaltung nicht gestattet worden ist, sind auch künftighin ausschliesslich von der Gesellschaft zu bestreiten.

Dagegen participirt die k. k. Staatsverwaltung wie bisher an den Kosten der Herstellung des Rechenschaftsberichtes, dann der Abhaltung der Generalversammlung, sowie der Verlosung der Titres mit drei Fünftel der Gesammtkosten, welche der Gesellschaft nach Vorlage der diesbezüglichen Rechnung zu refundiren sein werden.

Artikel IV.

Den Prioritäts-Gläubigern der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere den Besitzern der von der Bahngesellschaft bisher ausgegebenen Prioritäts-Obligationen, werden sämmtliche von denselben erworbenen Rechte im vollen Umfange ausdrücklich vorbehalten. Namentlich wird die zu Gunsten der Prioritäts-Gläubiger bestehende pfandrechtliche Haftung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinien für die Verzinsung und Tilgung der ob derselben bücherlich eingetragenen Prioritäts-Anlehen, sowie die bücherliche Rangordnung dieser Anlehen untereinander durch das gegenwärtige Uebereinkommen in keiner Weise berührt.

Die Gesellschaft bleibt in dem vertrags- und gesetzmässig begründeten Umfange ebenso Personal- als Realschuldnerin für die von ihr bisher aufgenommenen Prioritäts-Anlehen, und kann in diesem Verhältnisse eine Aenderung nur mit Zustimmung der Berechtigten, resp. der gesetzlichen Vertretung derselben erfolgen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die ihr in Gemässheit des gegenwärtigen Uebereinkommens vom Staate zugesicherten Zahlungen vor allem Anderen zur Abstattung der Zinsen- und Tilgungsschuldigkeit der Prioritäts-Anlehen zu verwenden.

Artikel V.

Als Entgelt für die Ueberlassung des Betriebes der im Artikel I bezeichneten Bahnen an den Staat für Rechnung desselben wird die k. k. Staatsverwaltung der Gesellschaft das vom Staate zufolge des § 16 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. Jänner 1864 und bezw. des § 17 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 15. Mai 1867 garantirte jährliche Reinerträgniss von 1,500.000 fl. Silber für die Linie Lemberg—Czernowitz und von 700.000 fl. Silber für die Linie Czernowitz—Suczawa vom 1. Jänner 1894 angefangen bis zum Ablaufe der Concessions-Dauer der betreffenden Linie, eventuell bis zum Zeitpunkte der concessionsmässigen Einlösung der Bahnen gegen stempelfreie Empfangsbestätigung ausbezahlen.

Die Auszahlung des vorstehenden Betrages von 700.000 fl. für die Linie Czernowitz—Suczawa erfolgt in der Weise, dass am 15. April und am 15. October des Gegenstandsjahres Theilzahlungen in der Höhe des auf diese Linie entfallenden Zinsen- und Tilgungs-Erfordernisses geleistet werden, wobei die Ermittlung des letzteren nach den bisher bei Ertheilung von Garantie-, respective Couponvorschüssen für diese Linie angewendeten Grundsätzen zu erfolgen hat.

Der auf die Linie Lemberg—Czernowitz entfallende Betrag von 1,500.000 fl. wird der Gesellschaft am 15. Jänner des auf das Gegenstandsjahr folgenden Jahres und der nach Abrechnung der geleisteten Theilzahlungen erübrigende Restbetrag für die Linie Czernowitz—Suczawa am 15. April jedes Jahres für das vorausgegangene Gegenstandsjahr ausbezahlt.

Die bezüglich der Linie Lemberg—Czernowitz auf die Zeit vom 1. Jänner bis zum 31. August 1956 und bezüglich der Linie Czernowitz—Suczawa für die Zeit vom 1. Jänner bis 14. Mai 1957 pro rata temporis entfallenden Quoten der obigen Jahresbeträge werden der Gesellschaft zu dem vorangeführten, dem Ablaufe der Concessions-Dauer für die betreffenden Linien entsprechenden Endtermine flüssig gemacht werden.

Artikel VI.

Nach Abschluss der Betriebs-, respective Garantierechnungen der beiden Linien der Gesellschaft für das Jahr 1893 und nach Ausfolgung der hienach der Gesellschaft gebührenden Garantievorschüsse hat die Führung weiterer Garantierechnungen bezüglich der im Artikel I bezeichneten Bahnen nicht mehr stattzufinden.

Nachdem die an die Gesellschaft von nun an zu leistenden Zahlungen (Artikel V) nicht mehr auf Grund der Betriebsrechnungen erfolgen, so werden dieselben auch nicht mehr als Garantievorschüsse behandelt und sind dieselben daher nicht mehr der bisher aufgelaufenen Garantieschuld zuzuzchreiben.

Artikel VII.

Durch das gegenwärtige Uebereinkommen wird das Recht der k. k. Staatsverwaltung, die im Artikel I bezeichneten Bahnen in Gemässheit der einschlägigen Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. Jänner 1864, §§ 25, 26 und 19, und vom 15. Mai 1867, §§ 24, 25 und 20, einzulösen, in keiner Weise berührt.

Artikel VIII.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, über Verlangen der k. k. Staatsverwaltungen und unter den von der letzteren zu genehmigenden, respective anzuordnenden Modalitäten zum Zwecke der Refundirung der bereits gemachten und der Bedeckung der weiterhin erforderlichen Investitions-Auslagen, ein mit vier Percent in ö. W. ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug verzinsliches und innerhalb 62 Jahren (vom 1. Jänner 1894 an gerechnet) rückzahlbares Prioritäts-Anlehen im Nominalbetrage von zehn Millionen (10,000.000) Gulden ö. W. oder zwanzig Millionen (20,000.000) Kronen aufzunehmen, welches Prioritäts-Anlehen ob den im Artikel I angeführten Eisenbahnen mit der Rangordnung nach dem derzeit ob derselben haftenden Prioritäts-Anlehen bücherlich sichergestellt und dessen Verzinsung und planmässige Rückzahlung mittelst einer Annuität von 438.543 fl. ö. W. oder 877.086 Kronen vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden wird.

Aus dem Erlöse des nach dem vorstehenden aufzunehmenden Prioritäts-Anlehens, aus welchem auch die Kosten der neuen Titres und die sonstigen Auslagen der Emission des Anlehens zu bestreiten sind, werden zunächst die zu Lasten der Betriebs-, respective Garantierechnung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinien bis zum Zeitpunkte der Begebung des Anlehens bewirkten Investitions-Auslagen in dem bis Ende 1893 mit 3,400.000 fl. ermittelten, seinerzeit baldmöglichst genau festzustellenden Betrage refundirt werden.

Es wird einverständlich anerkannt, dass aus diesem Erlöse auch die noch rückständigen Investitions-Raten an die Gesellschaft sofort baar zu refundiren sein werden.

Aus dem hienach erübrigenden Restbetrage des Erlöses des neuen Prioritäts-Anlehens wird zu Investitions-Zwecken der vorbezeichneten Bahnlinien, insbesondere für Neu- und Erweiterungsbauten, Fahrparksvermehrungen und sonstige Anschaffungen, wie auch zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für an die Bahnen anschliessende Industrie- und Zweigbahnen ein Special-Reservefonds gebildet, dessen Verwaltung und bestimmungsgemässe Verwendung ausschliesslich der k. k. Staatsverwaltung vorbehalten bleibt.

Es bleibt hiebei der k. k. Staatsverwaltung vorbehalten, zu entscheiden, ob zu den vorangeführten Zwecken das neue Prioritäts-Anlehen behufs Bildung eines besonderen Investitions-Fonds sofort zur Gänze begeben oder ob ein Theilbetrag dieses Anlehens von der sofortigen Begebung ausgeschlossen und nur nach Massgabe des eintretenden Bedarfes partienweise veräussert werden solle.

Die obige Refundirungs-Summe im approximativen Betrage von 3,400.000 fl. sammt den hiefür entfallenden Zinsen ist von der Garantievorschuss-Schuld der Gesellschaft mit Valuta vom Zahlungstage abzuschreiben, wobei der k. k. Staatsverwaltung die Vertheilung dieses Betrages auf die beiden Bahnlinien nach freiem Ermessen vorbehalten bleibt.

Artikel IX.

Dieses Uebereinkommen ist nach Eintritt der legislativen Genehmigung in den für die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnlinien eröffneten Eisenbahn-Bucheinlagen auf dem Eigenthumsblatte als Nachtrag zu den dortselbst enthaltenen, der Unternehmung auf die ganze bücherliche Einheit zustehenden Rechten und deren Beschränkungen einzutragen.

Diese Eintragung hat insbesondere zur Ersichtlichmachung der aus dem gegenwärtigen Uebereinkommen erwachsenden Beschränkungen der concessionsmässigen Rechte der Gesellschaft zu erfolgen.

Die Gesellschaft ertheilt ihre Einwilligung, dass die k. k. Staatsverwaltung unbeschadet der Rechte der Prioritäts-Gläubiger berechtigt sein soll, die für den Betrieb der Bahnen entbehrlichen Grundstücke zu veräussern oder neue Grundflächen für diese Zwecke hiezu zu erwerben und alle dazu erforderlichen Rechtshandlungen statt und im Namen der Gesellschaft, jedoch nicht auf deren Kosten vorzunehmen.

Artikel X.

Die nach Massgabe dieses Uebereinkommens eintretenden Aenderungen werden im Handelsregister angemerkt, beziehungsweise wird die daselbst enthaltene, auf die Uebernahme der im Artikel I bezeichneten Bahnlinien in den Staatsbetrieb bezügliche Anmerkung entsprechend modificirt werden.

Artikel XI.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

Artikel XII.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonsigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Desgleichen wird für die Ausgabe und bücherliche Eintragung der im Artikel VIII dieses Uebereinkommens vorgesehenen Prioritäts-Obligationen und für die aus diesem Anlasse zu errichtenden Acte und Urkunden einschliesslich der Pfandbestellungs-Urkunde die Gebühren- und Stempelfreiheit wie auch die Befreiung von den Coupon-Stempelgebühren gewährt.

Artikel XIII.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die contrahirenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien, und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

Artikel XIV.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, welches in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigt wird, erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre, welche längstens bis Ende März 1894 einzuberufen ist, für die k. k. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Sofern die letztere nicht bis Ende 1894 erfolgen sollte, ist die Gesellschaft an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 4. Juli 1894, Z. 12.088/I, an die Verwaltungen der österr. Privatbahnen, betreffend die mit dem Erlasse des h. k. k. Handelsministeriums vom 10. April l. J., Z. 9421 ex 1893, aufgetragenen Vorlagen.

Die mit dem Erlasse des hohen k. k. Handelsministeriums vom 10. April l. J., Z. 9421 ex 1893, der geehrten Verwaltung aufgetragene Vorlage eines Programmes über die Termine für die Anbringung der automatischen Läutewerke bei den mit Zugschranken ausgerüsteten Wegübersetzungen wird der geehrten Verwaltung mit dem Beifügen in Erinnerung gebracht, dass dieser Vorlage nunmehr spätestens bis Ende Juli entgegengesehen wird.

Wien, am 4. Juli 1894. **Lilienau** m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 4. Juli 1894, Z. 11.645/I, an die Verwaltungen der österr. Privatbahnen, betreffend die genaue Beobachtung der Brückenverordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bei der Auswechslung von Strassenbrücken.

Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat die Wahrnehmung gemacht, dass auf einzelnen Bahnlinien seit dem Bestande der Brückenverordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, Auswechslungen von Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken vorgenommen worden sind, ohne dass hiebei den Bestimmungen dieser Verordnung Rechnung getragen worden ist.

Um diesen bedauerlichen Vorgang in Hinkunft zu vermeiden, wird die geehrte Verwaltung erinnert, dass bei Auswechslung von Strassenbrücken, auf welche die obenerwähnte hohe Verordnung Anwendung findet, genau nach den Bestimmungen dieser Verordnung vorzugehen ist, und dass sohin die auf Grundlage einer der drei normirten Belastungsclassen verfassten Projecte für die Ersatzconstructionen der behördlichen Prüfung und Genehmigung zuzuführen sind.

Wien, am 4. Juli 1894. **Lilienau** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Localbahn vom Hauptbahnhofe Gmunden in die Stadt Gmunden. (Aenderung der Wagentypen.) Das Handelsministerium hat die von der Firma Stern & Hafferl vorgelegte geänderte Wagentype für die projectirte elektrische Bahn vom Bahnhofe in die Stadt Gmunden genehmigt. [25. Juli, Z. 31.212.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien — Tetschen: Uebergabsgeleise in Všetat-Přivor.) In der Station Všetat-Přivor wurde ein Uebergabsgeleise hergestellt. [25. Mai, Z. 28.078.]

— (Linie Prag — Mittelwalde: Wasserleitung nächst Adler-Kostelez.) In km 62·0/1 der Strecke Chlumetz—Mittelwalde wird für Zwecke der gräflich Kinsky'schen Domänen-Direction in Adler-Kostelez eine Wasserleitung hergestellt. [29. April, Z. 17.367.]

— (Linie Chlumetz — Parschnitz: Zufahrtsstrassenbrücke in Alt-Paka.) Für den Umbau der Brücke in der Zufahrtsstrasse zur Station Alt-Paka wurde der Bauconsens ertheilt. [27. Juni, Z. 31.308.]

— (Linie Trautenau — Freiheit-Johannesbad: Fusswegübergang in km 5·0/1.) In km 5·0/1 vor der Station Trübenwasser wird ein Fusswegübergang hergestellt. [26. Juni, Z. 29.680.]

— Linie Časlau—Zawratetz: Verladegeleise in Zawratetz-Třemošnitz.) In der Station Zawratetz-Třemošnitz wird ein neues Verladegeleise für Massengüter hergestellt. [24. Juni, Z. 22.744.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt — Seidenberg: Anlage von Lager- und Ladeplätzen in Raspenau-Liebwerda.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Anlage von Lager- und Ladeplätzen in der Station Raspenau-Liebwerda genehmigt. [22. Juni, Z. 27.398.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Locomotivremise in Wiesenthal.) In der Station Wiesenthal der Theilstrecke Gablonz—Wiesenthal wurde eine provisorische Locomotivremise aufgestellt. [20. Juni, Z. 32.225.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Betriebsübernahme der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn für Rechnung des Staates.) Auf Grund des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 137, und gemäss dem mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommen vom 8. März 1894 wird der von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen bisher für Rechnung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft geführte Betrieb der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunden vom 11. Jänner 1864 und vom 15. Mai 1867 bildenden Eisenbahnen von Lemberg nach Czernowitz und von Czernowitz nach Suczawa mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1894 für Rechnung des Staates übernommen. [Nr. 34.313 vom 4. Juli.]

Centralverwaltung der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn. (Anbringung der Dampfheizung bei 35 Locomotiven und 67 Waggons.) Die von der Centralverwaltung der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn erbetene Bewilligung zur Anbringung der Einrichtung für Dampfheizung bei weiteren 35 Locomotiven und 67 Waggons wurde Seitens des k. k. Handelsministeriums ertheilt und gleichzeitig gestattet, dass die hiedurch auflaufenden Kosten zu Lasten des erhöhten Baucapitals der garantirten Linien der Oesterr. Nordwestbahn, bezw. zu Lasten des Investitionsfonds der Südnordeutschen Verbindungsbahn und zu Lasten des Ergänzungsnetzes dem gestellten Antrage gemäss verrechnet werden. [Z. 19.494.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Aufstellung einer neuen Diensteintheilung für den Verkehrs- und Telegraphendienst.) Die Verwaltung der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellscbaft hat für den Verkehrs- und Telegraphendieust in den einzelnen Stationen der Hauptlinien Wien—Bodenbach, Wien—Marchegg, Wien—Bruck a. d. L. und B.-Trüban—Olmütz neue Diensteintheilungen aufgestellt, wobei nachstehende Gruudsätze Berücksichtigung fanden:

1. Die Maximaldienstdauer der beim Executivdienste in Verwendung stehenden Beamten (Unterbeamten, Eleven) ist auf 24 Stunden festgesetzt, nach deren Ablauf auch dann, wenn dem betreffenden Beamten eine Casse zugewiesen ist, eine entsprechende Ruhepause eintreten muss, indem im Cassadienste eine Ablösung stattfindet.
2. Die 24stündige Dienstleistung des Personales mit nachfolgender entsprechender Ruhezeit besteht in Mittelstationen, wo zumeist innerhalb dieser Zeit grössere absolute Ruhepausen sich ergeben, und in solchen grossen Verkehrsstationen, in welcben eine Ablösung während der 24stündigen Verkehrsperiode mit Schwierigkeiten verbunden ist.
3. Der 12stündige Verkehrsdienst mit nachfolgender entsprechender Ruhezeit wird je nach Zulässigkeit in den mehrfach besetzten Mittelstationen, sowie in den in die früher genannte Kategorie nicht falleuden grossen Verkebrsstationen gehandhabt, so zwar, dass den Verkehrsbeamten in den Mittelstationen nach einer 12stündigen Nachtdiensttour eine vollständige Ruhe von mindestens 6 Stunden, in den grossen Verkebrsstationen eine solche von 12 bis 24 Stunden gewährt wird.
4. Die Besorgung des Cassadienstes durch den Verkebrsdiensthabenden zum Zwecke der Erreichung einer Ruhezeit für den abtretenden Diensthabenden wurde nur in jenen kleineren Mittelstationen durchgeführt, wo dies vermöge der Geringfügigkeit des Cassendienstes ohne Beeinträcbtigung des Verkehrsdienstes anstandslos möglich war.

Um diese neue Diensteseintheilung, durch welche die Dienstdauer des Personales in vielen Stationen wesentlich vermindert wird, durchführen zu können, musste in vielen Stationen tbeils eine ständige Vermehrung des Personales, tbeils eine Aufstellung von Hilfskräften für die Besorgung der commerciellen Geschäfte eintreten; auch ergab sich behufs Ablösung der Personeneinnehmer die Nothwendigkeit, eine grössere Anzahl von Mittelstationen mit je einer zweiten Billet-Serie zu dotiren. [G.-I.-Z. 23.645 ex 1893.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 T. Gehalt ist am 21. Mai 1894 mit 4 Passagieren und 894 Gewicbtstonnen Ladung, sowie 21.480 Stück verschiedenen Holzgattungen nationaler Provenienz, von Triest nach Kobe abgegangen. — Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said: 4 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Esswaaren, 7 Colli Farben, 2400 Stück Bretter, 2500 Stück dünne Bretter, 5000 Staffeln; nach Suez: 197 Colli Zucker; nach Gedda: 27 Colli Manufacturen, 410 Colli Zucker, 20 Colli Esswaaren; nach Suakim: 43 Colli Zucker; nach Aden: 40 Colli Zucker, 2 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Esswaaren, 8 Colli Perlen, 5 Colli chemische Producte; nach Zanzibar: 5 Colli Baumwollwaaren; nach Mozambique: 55 Colli Mehl; nach Hodeidah: 11 Colli Kurzwaaren; nach Chinde: 60 Colli Perlen; nach Massaua: 94 Colli Bier, 6 Colli Metallwaaren, 1700 Stück Staffeln, 140 Stück Bretter; nach Quilimane: 31 Colli Glasperlen; nach Bombay: 402 Colli Papier, 70 Colli Manufacturwaareu, 4 Colli Parfumerien, 55 Colli Holzwaaren, 17 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Spielkarten, 40 Colli Baumwollwaaren, 41 Colli Knöpfe, 8 Colli Spielwaaren, 36 Colli Glaswaaren, 3 Colli Mützen, 73 Colli Perlen, 63 Colli Lampen, 3 Colli Musikinstrumente, 127 Colli Metallwaaren, 53 Colli Farben; nach Kurrachee: 24 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Metallwaaren; nach Bagdad: 12 Colli Manufacturwaaren; nach Bushire: 10 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah: 3 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Lampen, 20 Colli Perlen, 5 Colli Kurzwaaren; nach Calicut: 12 Colli Metallwaaren; uach Colombo: 11 Colli Garn, 10 Colli Baumwollwaaren, 31 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Papier, 5 Colli Kurzwaaren, 5892 Stück Bretter; nach Rangoon: 49 Colli Garne, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Madras: 64 Colli Papier, 23 Colli Manufacturwaaren, 18 Colli Perlen; nach Calcutta: 183 Colli Papier, 23 Colli Glaswaaren, 46 Colli chemische Producte, 72 Colli Metallwaaren, 9 Colli Kurzwaaren, 245 Colli Perlen, 80 Colli Garne, 19 Colli Knöpfe, 60 Colli Baumwollwaaren, 96 Colli Manufacturwaaren, 25 Colli Holzwaaren; nach Penang: 54 Colli Papier, 6 Colli Colli Manufacturwaareu, 16 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore: 125 Colli Papier, 1 Collo Mützen, 64 Colli Perlen; 52 Colli Manufacturwaaren; nacb Soerabaya: 64 Colli Papier, 492 Colli Erdwachs, 305 Colli Mehl, 7 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Seife; nach Batavia: 79 Colli Erdwachs; nach Samarang: 295 Colli Erdwacbs, 8 Colli Papier, 15 Colli Manufacturwaaren, 190 Colli Wein, 4 Colli Metallwaaren, 6 Colli Parfumerien; nacb Marassanz: 55 Colli Mehl, 71 Colli Garn; nach Cheribon: 10 Colli Erdwachs; nach Padang: 8 Colli Manufacturwaaren; nach Hongkong: 31 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 4 Colli chemische Producte, 18 Colli Papier, 60 Colli Bier, 650 Colli Zündhölzchen, 380 Colli Stahl; nach Manilla: 310 Colli Bier, 65 Colli Papier; nach Kobe: 11 Colli Perlen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 533.992 fl. ö. W.

Schiffahrtsunternehmung der kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Eröffnung der Schiffahrten im Bereiche der unteren Donau bis zu den Regulirungsarbeiten am „Eisernen Thor" und Einführung von Separat-Localzügen zwischen Orsova und Herkulesbad.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit 4. Juli ein speciell für den Besuch der Arbeiten am „Eisernen Thor" geeigneter Schiffsverkehr zwischen Belgrad—Zimony (Semlin), Báziás und Orsova eingeleitet wurde. Die in beiden Richtungen viermal der Woche verkehrenden Schiffe haben Anschluss an die fahrplanmässigen Züge der Linien (Wien—) Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und Temesvár—Báziás und ausserdem verkehren an Sonn- und Feiertagen Vergnügungszüge mit Schiffanschlüssen zwischen Herkulesfürdö (Herkulesbad), Orsova und der Kasan-Enge, bei welchen auch die Insel Adah-Kaleh angefahren wird.

Localschiffverbindung zwischen Belgrad und Pancsova. (Gründungsproject.) Das französische Finanzconsortium, welches die Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Belgrad und die von dort bis zum kgl. Lustschlosse Topscbi führende elektriscb betriebene Eisenbahn erbaute, hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Interesse des äusserst lebhaften Grenzverkehres zwischen Belgrad und Pancsova, die Gründung einer Scbiffahrts-Gesellschaft beschlossen, welche die Localschiffahrt zwischen diesen beiden Städten cultiviren wird.

Ungarische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. (Bestellung von Schiffen.) Die Direction der Ungarischen Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft vormals Raaber Dampfscbiffahrts-Gesellschaft hat im Sinne des diesjährigen Generalversammlungsbeschlusses (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 63) in ihrer jüngsten Sitzung den Bau von 20 Stück Eisenschleppern à 650 Tonnen Tragfähigkeit beschlossen. Auf Basis zahlreicher, auch von hervorragenden deutschen und englischen Firmen eingelangter Offerte wurde mit dem grösseren Theile der Lieferung die biesige Schiffswerfte „Danubius", zum Tbeile eine renommirte

Werfte Deutschlands betraut und kommt beiläufig die Hälfte der bestellten Schiffe noch im Laufe dieses Jahres in den Verkehr. Die Schiffe werden nach bewährtester Type gebaut, und wurde insbesondere auf die Verkehrsverhältnisse an der oberen und unteren Donau, wie auch auf die Verwendbarkeit beim Eisernen Thor, besondere Rücksicht genommen.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 16. bis zum 22. Juli.)

Adriatischer Dienst.

17. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.
18. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
19. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Damianovich, nach Venedig.
20. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia-Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
21. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.
22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän B. Cohol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

17. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis", Capitän C. Buzik, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
18. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Austria", Capitän N. Covacevich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.
19. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Daphne", Capitän A. Orlando, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.
20. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
21. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Maria Teresa", Capitän A. Mitis, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona" Capitän P. Mersa, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.
3. August, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

5. August, Dampfer „Orion", Capitän L. Barichievich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Bukowinaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 24. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Emanuel A. Ziffer, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Regierungsrath Johann Fekete de Bélafalva, die IX. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bukowinaer Localbahnen abgehalten. — Bei derselben waren 18 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 28.936 Actien mit 1154 Stimmen vertraten. — Nach dem zur Verlesung gebrachten Berichte des Verwaltungsrathes beziffert sich der Betriebsüberschuss im abgelaufenen Geschäftsjahre rücksichtlich der Linie Czernowitz—Nowosielitza mit 34.679 fl. 17 kr. (— 22.190 fl. 40½ kr. gegenüber dem Jahre 1892) und rücksichtlich der drei vereinigten Linien mit 259.671 fl. 80 kr. (+ 22.404 fl. 96½ kr.), somit rücksichtlich der gesellschaftlichen Localbahnen zusammen mit 294.350 fl. 97 kr. (+ 214 fl. 56 kr.). Die Schleppbahn Berhometh a. S. — Mežebrody weist einen Betriebsabgang von 2937 fl. 51½ kr. und die Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza einen Betriebsüberschuss von 21.946 fl. 3½ kr. aus. Das Betriebsergebniss ist bei ersterer um 6757 fl. 22½ kr., bei letzterer um 13.239 fl. 87 kr. ungünstiger als im Jahre 1892. Der Bericht erwähnt des Ferneren des am 1. Jänner 1894 erfolgten Ueberganges der Localbahn Czernowitz—Nowosielitza in den Besitz des Staates, der Aufnahme des gesellschaftlichen Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 2,500.000 fl. ö. W. und der im Zuge befindlichen Statutenänderungen. Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss pro 1893 genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Des Ferneren wurde über Antrag des letzteren beschlossen, von dem mit 279.846 fl. 62½ kr. ausgewiesenen Reinerträgnisse der Localbahnlinien zur Bezahlung einer Dividende von 5 Percent gleich 10 fl. per Prioritäts-Actie 224.530 fl., ferner zur Bezahlung einer Dividende von 1¼ Perc. gleich 2 fl. 50 kr. per Stamm-Actie 26.625 fl. zu überweisen und den verbleibenden Rest von 28.691 fl. 62½ kr. den im Jahre 1892 gebildeten Brückenauswechslungs- und Schienenerneuerungs-Fonds zu überweisen. Die weiteren Anträge des Verwaltungsrathes, den pro 1893 für die Schleppbahn Berhometh a. S.—Mežebrody sich ergehenden Verlustsaldo von 14.783 fl. 51½ kr. aus dem 35.492 fl. 58 kr. betragenden Amortisationsfonds dieser Schleppbahn zu entnehmen, dann das rücksichtlich der Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza pro 1893 verbleibende Reinerträgniss von 4365 fl. 13½ kr. zur theilweisen Tilgung der für die Anlage der letzteren Schleppbahn bestehenden schwebenden Schuld zu verwenden, wurden einstimmig angenommen. Nach Festsetzung der Entlohnung des Executiv-Comité und des Werthes der Präsenzmarken für die Theilnahme an den Verwaltungsraths-Sitzungen schritt die Versammlung zu der Vornahme der statutenmässigen Wahlen. Dieselben ergaben: Nicolaus Baron Mustatza, Isidor von Janosz und K. Brück in den Revisions-Ausschuss und die Wiederwahl des Alexander Ritter von Jasiński und Carl Jessler in den Verwaltungsrath.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Anton Ritter v. Kochanowski zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, dann die beiden Vorgenannten und Oberforstrath Julius Krutter in das Executiv-Comité gewählt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro Juni 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	11119·81	3521·09	2517·70	12123·20
Roggen	2007·68	894·07	959·50	1942·25
Gerste	431·64	—	289·47	142·17
Hafer	1457·82	—	186·29	1271·53
Mais	1962·92	2912·67	1764·93	3110·66
Mehl	324·31	767·58	196·95	894·94
Wein	7949·59	524·23	316·98	8156·84
Verschiedenes	3632·33	577·27	1565·87	2643·73
Zusammen	28886·10	9196·91	7797·69	30285·32
Versicherungswerth fl.	475.210·—	62.550·—	53.210·—	4845·50

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	39	14	18	35
Versicherungswerth	208.115	106.050	112.375	201.790
Abgesondert übertragene Warrants, St.	8	2	4	6
Versicherungswerth	15.850	5.000	8.500	12.350
Lombardbetrag	7.450	2.500	5.100	4.850

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen.

Die Giltigkeit der Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger, bezw. Lindauer Verkehres vom 1. Juni 1891 (vergl. die Bekanntmachung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 68 vom 16. Juni 1894, Seite 1209) wird bis zum 31. August 1894 verlängert.

Wien, am 14. Juli 1894. [560]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Am 1. August 1894 tritt ein II. Nachtrag zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker vom 1. October 1891 in Wirksamkeit, welcher neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. Juli 1894. [561]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zum Tarife, Theil II, Heft Nr. 3, vom 1. September 1886, tritt am 1. August 1894 ein Nachtrag IV in Wirksamkeit, welche neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. IX (Zucker), ferner die mit 31. August 1894 erfolgende Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. XVIII (Sämereien) zum Ausdrucke bringt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis zu beziehen.

Wien, am 13. Juli 1894. [562]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Malz, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, dann von leeren, gebrauchten Säcken zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (galizische und Bukowinaer Linien) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen, ferner der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, der grossherzoglichen Eisenbahn-Direction in Oldenburg und der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes können von den betheiligten Bahnen zum Preise von 60 Hellern oder 50 Pfg. pro Stück bezogen werden.

Wien, am 13. Juli 1894. [563]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Heftes 1 zu Theil III des Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1894 gelangt ein neues Heft 1 zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen [Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg], der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft [österr. Linien einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn] und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft [Linien Stadlau—Marchegg und Simmering—Bruck a. L.] einerseits und Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und der Localbahn Asch-Rossbach andererseits) zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben und ersetzt:

a) Theil III, Heft 1, des Verbands-Gütertarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. März 1890, nebst den Nachträgen I bis IV.

b) Die im Theil III, Heft 3, des Verbands-Gütertarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1889 und in den Nachträgen I und II hiezu enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Gmünd, Göpfritz-Gr.-Sieghart s, Pürbach-Schrems, Schwarzenau-Zwettl, Sigmundsherberg und Vitis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 31. August 1894. Geichzeitig wird ein Anhang eingeführt, enthaltend Cursunterschiedsbeträge, welche je nach dem Stande der österreichischen Währung von den Stationstarifsätzen der Abtheilungen I, III und IV des Tarifes abgezogen werden oder unberücksichtigt zu lassen sind. Bis auf Weiteres werden die Cursunterschiedsbeträge in doppelten Beträgen abgezogen.

Exemplare des Tarifes nebst Anhang sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 1 Mark = 1.20 Kronen das Stück erhältlich.

Wien, am 13. Juli 1894. [564]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Theil II, Heft 3, des Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1894 gelangt der Nachtrag I zu Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, giltig vom 1. Februar 1894, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung von Stationsnamen;
2. Berichtigung eines Druckfehlers;
3. Einführung von Frachtsätzen des Specialtarifes III im Verkehre mit der Station Zliv;
4. Ergänzungen und Aenderungen von Ausnahmetarifen;
5. einen neuen Ausnahmetarif Nr. 58 für Kapselscherben;
6. einen neuen Ausnahmetarif Nr. 59 für Quarz;
7. Ergänzungen des Kilometerzeigers zu den Ausnahmetarifen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. Juli 1894. [565]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer, Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verbandsverkehr, sowie Sächsischer Binnenverkehr.

Frachtberechnung für Rüben etc.

Insoweit in den vorgenannten Verkehren die Artikel Rüben des Specialtarifes III im Allgemeinen oder nur Zuckerrüben, sowie Schnitze, Schnitzabfälle und Köpfe davon, auch Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung dem Ausnahmetarife für bestimmte geringwerthige Massenartikel (Rohstoff-Ausnahmetarif) angehören, tritt für die bezeichneten Artikel mit alleiniger Ausnahme von gedörrten und getrockneten Rübenschnitzen, die nachfolgend angeführte anderweitige Frachtberechnung am 1. September 1894 in Kraft.

„Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifes wird für die vorstehend benannten Artikel bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der gestellten Wagen und bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber 10 t für jeden Wagen zu Grunde gelegt.

Stellt sich indes bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.“

Die vorstehende Frachtberechnung tritt im Norddeutsch-Sächsischen Verbande bezüglich des Verkehres mit der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn nicht in Kraft.

Dresden, am 11. Juli 1894. [566]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Localbahn Auspitz.

Gebührentarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung sind die Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf dieser Localbahn erschienen.

Wien, am 16. Juli 1894. [567]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Ueberfuhrsgebühren in Tetschen.

Für Transporte von Hohlglaswaaren, welche mit directen Frachtbriefen nach Tetschen B. N. B. loco abgefertigt und von da über Verlangen der Partei der Güterexpedition der kgl. Sächs. Staatsbahnen in Tetschen zugeführt werden, gelangen ab 20. Juli 1894 folgende Ueberfuhrsgebühren, mindestens aber 30 Pfennige pro Sendung zur Einhebung:

13 Pfg. pro 100 kg für Stückgut und Wagenladungen à 5000 kg

11 Pfg. pro 100 kg für Wagenladungen à 10.000 kg.

Insofern die betreffenden Sendungen von Tetschen Sächs. Staatsbahn innerhalb dreier Monate vom Zeitpunkte des Anlangens derselben in Tetschen mit neuen Frachtbriefen über die Linien der Sächs. Staatsbahnen aufgegeben werden, wird von den Sächs. Staatsbahnen die Hälfte dieser Ueberfuhrsgebühren innerhalb längstens 6 Monaten, vom Tage der Neuaufgabe, rückvergütet.

Desgleichen wird innerhalb des genannten Zeitraumes die Hälfte der Ueberfuhrsgebühren auch Seitens der Böhm. Nordbahn auf Grund der Original-Frachtbriefe erstattet, wenn ein Wagen lose verladene Hohlglaswaaren nach dem Bahnhofe der kgl. Sächs. Staatsbahn überstellt und von dort ohne Umladung, sowie ohne Zuladung weiter befördert worden ist.

Prag, am 12. Juli 1894. [568]

Die Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn
zugleich im Namen der Sächsischen Staatsbahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Ausgabe von Nachträgen zu den Tarifheften 3 und 4.

Mit 1. August 1894 treten in obenbezeichnetem Verbande der Nachtrag 4 zu Heft 3 und der Nachtrag 2 zu Heft 4 des Gütertarifes in Wirksamkeit.

Durch Nachtrag 4 zu Heft 3 werden die bestehenden Frachtsätze für Getreide pp., Kleie und Mais vielfach geändert, zum Theile auch ergänzt und berichtigt. Der Nachtrag 2 zu Heft 4 enthält Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 (Samen und Sämereien) für die Station Sondershausen des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., Frachtsätze der Specialtarife A 2, II und III zwischen Liptó-Szt. Miklos und Leinefelde und eine Ergänzung des Kilometerzeigers. Ausserdem werden durch Nachtrag 4 zu Heft 3 die Station Budapest deli-vasut (Südbhf.) und durch Nachtrag 2 zu Heft 4 die vorgenannte Station und die Station Ó-Buda-filatorigát allgemein in die Tarifhefte 3 und 4 einbezogen. Endlich enthalten beide Nachträge noch eine Aenderung von Stationsnamen.

Abzüge der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 30, bezw. 10 Pfg. oder 18, bezw. 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 13. Juli 1894. [569]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1316	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Stahlröhren (aus Position E 6—3 der Güter-Classification des Tarifes Theil I)	Komotau (A.T.E. und B.E.B.)	Gorlice	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Theil II — Heft 6 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes		kr. 178		Im Kartirungswege		
					Jedlicze					185				
					Krosno					185				
					Iwonicz					187				
					Borysław					208				
1317	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Grubenholz (Position H 20—6 der Güter-Classification des Tarifes Theil I)	Jeleśnia	Karwin	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Frachtsätze finden nur beim Bezuge durch eine Grube Anwendung	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 24		Im Kartirungswege		
				Maków						28				
				Milówka						20				
				Raycza						19				
				Saybusch-Zabłocie						21				
				Węgierska-Górka						20				
1318	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz der Ausnahmetarife A, B, C und D, zu Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892	Wadowice	Zabrze	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg). Einhaltung der für die bezeichneten Ausnahmstarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1894	Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892 nebst Nachträgen	Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	Mark 0·07	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die österr. Gebühren-Antheile aus dem nebenbezeichneten Tarife eine Restringirung erfahren, so wird ebenso eine gleichmässige Reduction der bezüglichen Frachtnachlässe vorbehalten
					Schwientochlowitz						0·06			
					Beuthen O/S.						0·06			
					Vossowska						0·07			
					Halle a/S.						0·07			
					Trotha						0·07			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1319	Böhmischen Westbahn		Steinkohle zu Regiezwecken der kgl. Bayerischen Staatsbahnen	Nürschan Staab	Furth i/W.	Bezug eines Minimalquantums von 25000 Tonnen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf den bezüglichen Frachtbriefen haben die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen als Absender und Empfänger zu erscheinen	Bis 31. Mai 1895			0·288 Mark 0·28 Mark		Im Kartirungswege		
1320	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Nemotitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	47 Kreuzer		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden, bahnamtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 einzusenden sind, da sonst jeder Refactieanspruch erlischt	
1321	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 8 ex 1894, sub Pos. 231, betreffend Frachtermässigung für Holzsendungen von Ottok, Spačva und Vrbanje nach Budapest, Fiume, Wien und Schwechat-Kledering wird die unter *) angeführte Bedingung, laut welcher „die Reexpedition in Vinkovci spätestens 6 Monate nach Ablauf des für die Ablieferung des Gesammtquantums bestimmten Termines beendet werden muss" rücksichtlich der nach dem 20. Juli 1894 in Vinkovci anlangenden Sendungen dahin abgeändert, dass die Reexpedition in Vinkovci spätestens innerhalb der Zeit von zwölf Monaten nach dem Anlangen der Sendungen in Vinkovci erfolgen muss.											

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatte Nr. 78 vom 12. Juli 1894, Pos. 1301, Seite 1401, ist in der zweiten Zeile der am Fusse befindlichen Anmerkung das Wort: „Wagenclassen" auf „Wagenladungsclassen" richtigzustellen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 81. **Wien, 19. Juli 1894.** **VII. Jahrgang.**

Der Nord-Ostsee-Canal.

Die Zweckmässigkeit der Herstellung eines Schifffahrtscanals, welcher die Nord- und Ostsee auf kürzestem Wege unter Durchquerung der jütischen Halbinsel verbindet, ist schon in frühester Zeit eingesehen worden. Verschiedene dänische Könige beschäftigten sich mit dem Gedanken einer solchen Canalverbindung; die Durchführung scheiterte jedoch an dem widerstreitenden Interesse der dänischen Hauptstadt, welcher durch den Canal ein grosser Theil des Schiffahrtsverkehres genommen worden wäre.

Nachdem am Ende des vergangenen Jahrhundertes mit der Anlage des Eidercanals wenigstens für die Küstenschiffahrt an beiden Küsten Schleswig-Holsteins eine Verbindung geschaffen worden war, tauchten neue, ernste Bestrebungen zur Herstellung eines leistungsfähigen, auch der grossen Schiffahrt genügenden Canals, namentlich nach der Wiedervereinigung Schleswig-Holsteins mit Deutschland, wieder auf. Man fasste jetzt — während bei den älteren Entwürfen das Augenmerk mehr auf den kürzesten Weg zwischen den beiden Meeren gerichtet und damit an sehr ungünstige Ausgangspunkte für den Canal gekommen war — auf der einen Seite die Mündung der Elbe und auf der anderen Seite eine der beiden nahezu gleich günstigen Buchten von Kiel und Eckernförde ins Auge. Letztere boten mit ihren tiefen und geschützten Rheden sehr gute Ansegelungspunkte für einen grossen Canal, während mit der breiten, tiefen und nur geringfügigen Aenderungen unterworfenen Elbemündung keine andere der vielen früher in Betracht genommenen Stellen des gefährlichen Wattenmeeres concurriren konnte.

Das von Lentze in den Sechziger Jahren im Auftrage der preussischen Regierung aufgestellte Project eines Canals zwischen der Elbemündung und Kiel, bezw. Eckernförde wurde Ende der Siebziger Jahre auf Veranlassung des Hamburger Kaufmannes Dahlström und mit Anwendung privater Mittel neu bearbeitet, bis endlich die Regierung des Deutschen Reiches sich mit der Angelegenheit befasste. Sie veranlasste eine eingehende Prüfung der Entwürfe sowohl in technischer, wie militärischer und wirthschaftlicher Beziehung, auf Grund welcher die Ausführung eines Canals zwischen Brunsbüttel an der Elbe und Kiel an der Ostsee durch die gesetzgebenden Körperschaften im Jahre 1886 endgiltig genehmigt wurde.

Ausschlaggebend für die endliche Verwirklichung des so lange geplanten Unternehmens war in erster Linie das militärische Interesse, da durch den Canal eine von Dänemark unabhängige Verbindung zwischen der Nord- und Ostsee mit ihren beiden Kriegshäfen Wilhelmshaven und Kiel geschaffen werden konnte, durch welche man in kürzester Zeit die in beiden Meeren stationirten Flottenabtheilungen gefahrlos zusammenführen und sie vereint dem Feinde entgegenwerfen kann.

Hinsichtlich der Bedeutung des Canals für die Handelsschiffahrt konnte ebenfalls kein Zweifel bestehen, da durch denselben einer der schwierigsten und gefährlichsten Seewege, welcher jedes Jahr erhebliche Opfer an Menschenleben und Geld fordert, vermieden und für sämmtliche die Ostsee aufsuchenden Schiffe ein sicherer, für die Mehrzahl derselben aber auch ein kürzerer Weg geschaffen wird.

Man schätzt den Verkehr, welcher auf dem Canale zu erwarten ist, auf 5,500.000 Registertonnen, und glaubt die Abgabe, welche für 1 Registertonne zu erheben sein wird, auf 0·75 Mark annehmen zu können. Die Kosten des Canals sind auf 156 Millionen Mark veranschlagt. Hievon werden — da die aus den Canalabgaben zu erwartenden Einnahmen höchstens die Zinsen eines 55 Millionen Mark betragenden Capitals und die auf nahezu 2 Millionen Mark berechneten jährlichen Unterhaltungskosten des Canals decken werden — Seitens des Deutschen Reiches mit Rücksicht auf die militärische Bedeutung des Canals, sowie mit Rücksicht auf die durch das Passiren der Kriegsschiffe bedingte grössere Tiefe des Canals, in der Hauptsache aber, weil man die bereits befestigte Kieler Bucht als Ausgangspunkt gewählt hatte, wodurch erhebliche Mehrkosten entstanden, 51 Millionen unverzinslich

vorgestreckt. Preussen übernahm in Anbetracht der vielen, schwer in Geldwerth ausdrückbaren Vortheile, welche der Nationalwohlstand durch die Canalanlage erfahren wird — es sei hiebei an den leichteren Austausch der durch die preussischen Nord- und Ostseehäfen bewegten Erzeugnisse der östlichen und westlichen Provinzen des Landes, sowie an die Verbesserung der landwirthschaftlichen Verhältnisse in einem grossen Theile der holsteinischen Marschen gedacht — 50 Millionen in gleicher Weise wie das Deutsche Reich.

Der Canal hat eine Länge von 98·65 km, wovon nahezu ein Drittel in gerader Linie liegen. Es ist ein einfacher Durchstich, welcher jedoch mittels zweier Schleusen abgeschlossen ist, da die Meeresspiegel zwischen der Ost- und Nordsee erheblichen Schwankungen ausgesetzt sind. Als normaler Wasserspiegel des Canals gilt der mittlere Wasserstand der Ostsee, welcher von jenem der Nordsee bei gewöhnlicher halber dortiger Tiefe nur unerheblich abweicht. Während die Ostseeschleusen in der Regel offen stehen und nur bei Wasserständen von 0·50 m über, bezw. unter Mittelwasser geschlossen werden, was nur wenige Tage im Jahre vorkommen wird, öffnen sich die Nordseeschleusen bei jeder Ebbe und lassen das Wasser des Canals je nach der Tiefe bis zu einem tiefsten Stande von 0·50 m unter der Ordinate des gewöhnlichen Ebbewasserstandes in die Elbe abfallen. Bei niedrigeren Wasserständen werden die Schleusen geschlossen; ihr Abschluss erfolgt ausserdem bei steigendem Wasser, um zu verhindern, dass das ausserordentlich schlickhaltige Wasser der Elbe in den Canal eintritt, und um das Aufnahmsvermögen des Canalbettes für die Entwässerung der anliegenden tief gelegenen Marschländereien möglichst gross zu halten. Es strömen bei jeder gewöhnlichen Tiefe 3 bis 4 Millionen m^3 mit einer grössten Geschwindigkeit von rund 1·5 m durch die Elbeschleusen ab und bewirken in dem Vorhafen eine Beseitigung des während der Fluth gefallenen Schlicks. Lassen ausserordentlich hohe Wasserstände in der Nordsee ein Oeffnen der Thore der Elbeschleusen nicht zu, so findet die Abwässerung durch die Ostseeschleusen statt. Die Sohle des Canals ist mit Rücksicht auf diese eigenthümlichen Verhältnisse nicht horizontal, sondern auf 60 km Länge nach den Elbeschleusen zu geneigt angenommen worden.

Die Tiefe des Canals ist bei niedrigsten Wasserständen mit Rücksicht auf den Tiefgang der grössten Kriegsschiffe, welche ihn befahren sollen, zu 8·5 m angenommen worden; die Sohlenbreite wurde gleichfalls mit Rücksicht auf die Kriegsschiffe zu 22·0 m, die Breite in Höhe des Kieles der grössten Handelschiffe, d. h. in der Tiefe von 6·5 m unter dem niedrigsten Wasserstande, aber mit 34 m bemessen, um zwei solchen Schiffen die Begegnung zu gestatten. Die Böschung der Ufer beträgt bis 3 m über der Sohle 1:3, darüber steigt sie bis zu 7·0 m Höhe mit 1:2; in dieser Höhe schliesst sich eine Berme von 2.5 m Breite an, welche je nach den Bodenarten, welche die Böschung und den Untergrund bilden, bis auf 9·5 m Breite erweitert wird. Die flache Neigung der Böschung über der Sohle bezweckt die Ermöglichung einer Vertiefung des Canals auf 9·0 m. Der Inhalt des Wasserquerschnittes des Canals beträgt 380 m^2; er entspricht mithin dem $6^1/_3$-fachen eines Handelsschiffes, welches am Nullspant einen eingetauchten Querschnitt von 60 m^2 besizt. Erweiterungen des Querschnittes finden auf den stark gekrümmten Strecken des Canals statt; die stärkste Krümmung hat einen Halbmesser von 1000 m; die Verbreiterung des Canals in den gekrümmten Strecken beträgt bei dem obigen Halbmesser 16·0 m, bei 2500 m Halbmesser noch 1 m. Ferner sind 6 Ausweichestellen von je 450 m Länge und 60 m Breite angelegt worden, um ausnahmsweise grossen Schiffen, vornehmlich aber Kriegsschiffen, ein Vorbeifahren an anderen Schiffen zu gestatten. Als Hauptausweichstellen gelten aber die von dem Canale gekreuzten tiefen Seen der oberen Eider.

Ueber Wahl und Festlegung der Canallinie ist Folgendes zu bemerken: Nachdem die militärische Bedeutung des Canals erkannt und in den Vordergrund getreten war, konnte nur noch die Kieler Bucht als Ausgangspunkt für den Canal von der Ostsee her in Betracht gezogen werden. Obgleich der Weg von Eckernförde wesentlich kürzer gewesen und durch denselben das schwierige Gelände in der Nähe Kiels vermieden worden wäre, entschied man sich doch für die Kieler Bucht, weil an ihr der zweitgrösste deutsche Kriegshafen liegt und es nur noch weniger Befestigungsanlagen bedürfte, um die Einfahrt zu einer gegen feindliche Angriffe wohlgeschützten zu machen. Die eigentliche Mündung des Canals liegt an der sogenannten Wicker Bucht des ausgedehnten Kieler Meerbusens, an derselben Stelle, wo der alte Eider-Canal beginnt. Der Canal verfolgt von hier aus das tief eingeschnittene Thal, in welchem der Eider-Canal angelegt ist, vermeidet aber dessen starke Krümmungen und gelangt in dem obigen Thale in das Gebiet der oberen Eider; hier berührt er den Flemhuder See, welcher zur Unterbringung erheblicher Erdmassen benutzt wird. In der Nähe der Stadt Rendsburg geht der Canal in das Gebiet der der Ebbe und Fluth ausgesetzten unteren Eider über, auf deren linkem Ufer er bis zur Mündung der Flüsschens Gieselau verläuft, um in dessen Bett die Wasserscheide zwischen Eider und Elbe — einen 23 m über dem Canalspiegel hohen Geestrücken — zu durchschneiden. Schutzdämme verhindern in dem Gebiete der unteren Eider das Eintreten hoher Fluthen in den Canal. Hierauf gelangt der Canal in das Gebiet der Kudensee-Niederung, welche er quer durchsetzt, um oberhalb Brunsbüttel die Unterelbe zu treffen. Die tiefen und flüssigen Moore dieser Strecken, sowie des Gebietes der unteren Eider liessen ein tiefes Einschneiden des Canalprofils nicht zu. In Folge dessen mussten zur Herstellung eines festen seitlichen Abschlusses Sanddämme in das Moor geschüttet werden, zwischen welchen der Canal alsdann ausgehoben werden konnte.

Die Schleusenanlagen an beiden Enden des Canals bestehen aus je zwei Kammerschleusen von 150 m nutzbarer Länge und 25 m nutzbarer Breite. Ihre Drempel liegen auf 9·97, bezw. auf 9·77 m unter dem normalen Spiegel des Canals. Vor der Nordsee-Schleuse liegt ein 700 m langer und 100 m breiter, vor der Ostsee-Schleuse ein etwa 800 m langer und 120 breiter Vorhafen. Abgesehen von den Aussen- und Innenhäuptern erhalten die Schleusen noch Mittelhäupter, welche mit Absperrvorrichtungen versehen sind, die dazu dienen, bei heftigem, durch die Schleusen gehenden Strome die Thore ohne Gefahr schliessen zu können.

An Nebenbauwerken sind zu nennen: eine Schleuse von 68 m Länge und 12 m Breite, welche 4·5 m tief gehenden Schiffen den Uebergang aus dem Canale in die Untereider und umgekehrt ermöglichen; die Ueberführung der Westholsteinischen und der Kiel-Flensburger Bahn mittelst fester Bogenbrücken; drei Drehbrücken zur Ueberführung zweier Strassen und einer anderen Eisenbahnlinie.

Die zur Herstellung des Canals zu bewegenden Erdmassen betragen 78 Millionen Cubikmeter. Die Bauten sind an verschiedene Unternehmer vergeben, welche seit 1888 thätig sind und mit 27 Trockenbaggern, 24 Schwimmbaggern, 6 Elevatoren und 97 Locomotiven arbeiten.

Die Eröffnung des Canals ist im Jahre 1895 mit ziemlicher Bestimmtheit zu erwarten.

[„Fortschritte der Ingenieurwissenschaften."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Podwołoczyska: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung eines Industriegeleises von der currenten Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska (km 348·986) zur Spiritusraffinerie der Firma I. A. Baczewski für den 20. Juli anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Julian Poznauski betraut. [G.-I.-Z. 12.676.]

— (Linie Bodenbach—Komotau: Geleiseanlage in Eisenberg: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Komotau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Neben- und eines Schottergeleises in der Station Eisenberg der Strecke Osseg—Komotau für den 20. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 11.995.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Weichenverbindung in Komotau.) Die in der Station Komotau zwischen dem 5. und 6. Geleise in km 124·9/10 bestehende Weichenverbindung 20 a bis 21 a wurde als entbehrlich abgetragen. [24. Juni, Z. 30.501.]

— (Linie Prag—Smichow—Hostiwitz: Schmutzwassercanal in km 2·1883.) Das Project, betreffend die Herstellung eines Schmutzwassercanals auf der Ueberfahrtsbrücke in km 2·1883 für Zwecke der Gemeinde Hlubočep wurde genehmigt. [24. Juni, Z. 26.195.]

Böhmische Nordbahn. (Bauliche Veränderungen in mehreren Stationen.) In den Stationen B.-Kamnitz, Bakow, Rumburg, Warnsdorf, Bodenbach, Kralup und Turnau wurden die Heizhausthore erweitert. [14. Juni, Z. 31.210.]

— (Linie Bakow—Turnau: Ausweichgeleise und Verladeplatz-Chaussirung in Svijan-Podol.) In der Station Svijan-Podol wird ein neues Ausweichgeleise hergestellt und der damit in Verbindung stehende Verladeplatz für Massengüter chaussirt. [25. Mai, Z. 28.061.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Bauliche Veränderung in km 76·6/7.) Aus Anlass der auszuführenden Mauerwerks-Reconstruction bei dem Objecte in Kilometer 76·6/7 der Strecke Prag—Pilsen wurde ein Fahrprovisorium hergestellt. [20. Juni, Z. 32.818.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Verlegung eines Geleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Verlegung eines Geleises der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft aus der Plankengasse in die Ullmannstrasse im XIV. Bezirke für den 19. Juli, Vormittags 9 Uhr, anberaumt, und mit der Leitung der Commission den k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 12.843.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Szent Lörincz-Slatina-Našić. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative am 26. Juni den Gesetzentwurf über eine vom Vicepräsidenten des croatischen Landtages und Reichstagsabgeordneten Heinrich Francisci de Szalancs projectirte, von der Station Szt. Lörincz (Comitat Baranya) der Hauptlinie Budapest — Uj-Dombovár — Pécs (Fünfkirchen) —Szt. Lörincz—Ueszög der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Barcs—Ueszög abzweigende und diese nach Ueberbrückung der Drau in der Endstation Slatina (Comitat Verőcze) mit der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden, von der Linie Barcs—Pakrácz-Lipik abzweigenden, derzeit als Sackbahn endigenden Flügelbahn Teresovácz-Suhopolje—Slatina verbindende und weiterhin bis Našić zum Anschlusse an die Theilstrecke Eszék — Našić der slavonischen Localbahnen führende Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129 ex 1893) zur parlamentarischen Genehmigung vorgelegt. Die effectiven Baukosten dieser 91 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie sind mit Inbegriff der Brücke über die Drau mit fl. 4,020.000 bemessen.

Ausbau der Székler Bahnen. (Baubeginn und Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der kgl. ungar. Ministerrath hat den Beschluss gefasst, einen den Ausbau der Székler Bahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1892) betreffenden Gesetzentwurf zwar erst bei Beginn der Herbstsession der Legislative vorzulegen, dagegen aber den Handelsminister ermächtigt, alle Vorarbeiten für die thatsächliche Inangriffnahme des Baues sofort zu beginnen und nach Beendigung derselben, vorbehaltlich der nachträglichen parlamentarischen Genehmigung, den Bau noch im Laufe des Sommers zu beginnen. Ein Hauptmotiv der Beschleunigung der Ausführung dieser Bahnbauten ist, abgesehen von der Berücksichtigung localer Interessen, die Einhaltung der Rumänien gegenüber eingegangenen Verpflichtungen des im Jahre 1891 zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien abgeschlossenen Staatsvertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1891).

Projectirte Localbahn Léva—Nyitra (Neutra)—Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt)—Holics, eventuell Szakolcza. (Aussicht auf Realisirung.) Das Consortium zur Herstellung einer nach dem Muster der bosnischen Bahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1891) von Léva aus über Nyitra bis Holics, eventuell bis Szakolcza (Skalitz) zu erbauenden schmalspurigen Transversalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56) hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Finanzirung dieser Linie sichergestellt und ist bereits um Abhaltung der Concessionsverhandlung beim kgl. ungar. Handelsminister eingeschritten. Der Beginn des Baues ist noch im Laufe des Sommers zu gewärtigen.

Projectirte Eisenbahn Alvincz — Nagy-Szeben (Hermannstadt). (Verkehrspolitische Bedeutung der Linie.) Laut dem mit Rumänien im Jahre 1891 abgeschlossenen Staatsvertrage, betreffend zwei neue Eisenbahn-Anschlüsse (Ghymes und Rothenthurm; vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1891), sollen diese beiden internationalen Verbindungen bis zum 17. November 1897 fertiggestellt werden. Im Zusammenhange mit dem Anschlusse Rothenthurm wird auch der Ausbau einer Verbindungsbahn von Alvincz über Mühlbach-Reussmarkt nach Hermannstadt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70, Vorconcession Post 1) geplant, durch welche dieser neue Anschluss an Rumänien zweifellos zu einer bedeutenden internationalen Verkehrsstrasse erhoben werden wird. Abgesehen davon, dass durch die Herstellung dieser etwa 80 km langen Alvincz-Hermannstädter Verbindungsbahn die Entfernung zwischen Budapest und Bukarest, welche auf der Linie Predeal 889 km und auf der Linie Orsova 879 km beträgt, auf 831 km reducirt, also eine Abkürzung von 58 km, bezw. von 48 km erreicht wird, dass also diese Linie die kürzeste, mithin die wohlfeilste Eisenbahnverbindung mit Bukarest, Varna u. s. w. herstellt, wird dieselbe insbesondere noch dadurch zu einem eminent wichtigen Verbindungsgliede und gleichsam Bestandtheile der neuen Anschlussbahn erhoben, dass sie bestimmt ist, einen Theil des internationalen Verkehres zwischen Ost und West über Arad und von hier durch das fruchtbare Marosthal hinauf bis Alvincz-Karlsburg und über Mühlbach, Reussmarkt, Hermannstadt nach Rumänien zu vermitteln und dem Localverkehr von Arad in dem Marosthale und in den südwestlichen volks- und verkehrreichsten Theilen des Comitates Hermannstadt zu dienen, also auch den weiteren internen Verkehr in wirthschaftlich bedeutenden Landestheilen zu fördern. Von hauptsächlichster und schwerwiegender Bedeutung wird diese Bahn jedoch für den Transitverkehr sein, welchen sie durch die ebengenannten Landestheile nach und aus Rumänien und für ausländische Waaren zu vermitteln bestimmt ist. Die natürlichen Verkehrsbedingungen weisen dieser Linie Budapest—Arad—Rothenthurm und speciell der Linie Alvincz—Mühlbach—Hermannstadt—Rothenthurm alle Frachten

zu, welche von den westlich von Alvincz gelegenen Stationen der ehemaligen „Ersten Siebenbürger Bahn“, der „Theissbahn“, der früheren Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und den kgl. Ungar. Staatsbahnen von Budapest via Bruck, bezw. Marchegg—Wien und Oderberg nach einer der Stationen der Alvincz-Hermannstädter, Hermannstadt-Rothenthurmer und Freck-Fogarascher Eisenbahn, oder zum Austritt nach Rumänien durch den Rothenthurmpass, sowie in umgekehrter Richtung von einer der Stationen der Hermannstadt - Rothenthurmer und Freck (Felek)-Fogarascher Linie, oder aus Rumänien durch den Rothenthurmpass kommend nach einer Station der Hermannstadt-Alvinczer Linie oder nach einer auf der Staatsbahnlinie Alvincz—Arad — Szolnok — Budapest—Oderberg — Bruck oder Marchegg gelegenen Station, bezw. nach Wien aufgegeben werden. Die Vortheile der nach dem Staatsvertrage zu erbauenden internationalen Rothenthurm-Anschlussbahn werden überhaupt erst dann zur vollen Geltung kommen können, wenn auch diese Verbindungslinie Alvinez — Mühlbach — Reussmarkt — Hermannstadt ausgebaut sein wird, da ein grosser Theil der derzeit zur See beförderten Getreidefracht aus den südlichen Gebietstheilen Rumäniens hiedurch im Interesse der rascheren Beförderung für den Eisenbahnverkehr herangezogen werden wird, ohne dass dadurch andere berechtigte Interessen irgendwie gefährdet und beeinträchtigt würden. Diese Verbindungslinie ist berufen, der herzustellenden Rothenthurmer Anschlussbahn den zur gedeihlichen Entwicklung und zur Ertragsfähigkeit nothwendigen Zufluss an Verkehr zu schaffen. Die am meisten an dem Zustandekommen der Linie interessirten, zumeist sächsischen Bezirke der Comitate Also-Fehér und Nagy-Szeben haben nun in Angelegenheit des projectirten Bahnbaues unter Führung des Reichstagsabgeordneten Oscar Melzl und des Vicegespans Georg Reissenberger eine Deputation zum Minister-Präsidenten Dr. Weckerle entsendet, welcher sowohl im eigenen als auch im Namen des damals abwesend gewesenen Handelsministers der Deputation die Zusicherung gab, dass die kgl. ungar. Regierung Angesichts der Bedeutung der beiden Linien sich für verpflichtet halte, deren Zustandekommen zu fördern.

Brassó (Kronstadt)-Háromszéker Localbahnen. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Johann Nemes de Hidvég die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Brassó - Háromszéker Localbahnen statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelaugte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung, welcher den Nachweis liefert, dass trotz der grossen Inundationsschäden und trotz des Umstandes, dass fl. 7850 für Hinwegräumung des Schnee verausgabt wurden, das finanzielle Ergebniss noch immer um fl. 26.188 günstiger ist als im Vorjahre. Vom Reingewinn pro fl. 131.831 wurden fl. 129.825 zur Einlösung des Coupons der Prioritäts-Actien mit $4^1/_2$ pCt. verwendet und fl. 2006 auf neue Rechnung vorgetragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Stationen und Haltestellen eröffnet: a) In Preussen: Am 1. April der Haltepunkt Gohlis-Eutritzsch zwischen den Stationen Leipzig (Thür. Bhf.) und Gohlis-Möckern im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personen- und Gepäckverkehr; die Personen-Haltepunkte Dubelno und Jezewo im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr; ferner die Haltestelle Zembowitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau auch für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; am 25. April die Haltestelle Eutritzsch zwischen der Strecke Schkeuditz—Leipzig (Magdeburger Bahnhof) und der Thüringer Verbindungsbahn nach Leipzig (Sammelbahnhof) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Frachtstückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr mit Ausschluss von Eilgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. b) In Bayern: Am 16. April die Station Speyer Hafen der pfälzischen Eisenbahnen für den Wasserumschlag von Wagenladungen. c) In Sachsen: Am 2. April der neue Personen-Bahnhof Dresden-Friedrichstadt der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäckverkehr. d) In Oldenburg: Die Station Ellenserdammersiel der Vareler Nebenbahnen der grossherzogl. oldenburgischen Staatseisenbahnen für den Güterverkehr in Wagenladungen. e) In Mecklenburg: Am 1. April der Haltepunkt Pölchow der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn für den Personenverkehr. f) In Elsass-Lothringen: Am 15. April der Haltepunkt Sanry a. d. Nied an der Linie Remilly—Metz der Reichseisenbahnen für den Personen, Gepäck-, Expressgut- und Milchverkehr.

England. (Die Londoner Metropolitan Bahn.) Das gegenwärtig 52 engl. Meilen, d. i. 83·6 km lange Netz der Londoner Metropolitan Bahn hat sich nur langsam zu seiner jetzigen Grösse entwickelt. Im December 1859 wurde der Bau der ersten Theilstrecke dieser Bahn vergeben, und ist die vier Meilen lange Linie von Bishop's Road nach Farringdon Street am 10. Jänner 1863 eröffnet worden. Innerhalb der nächsten zwei Jahrzehnte fanden nur geringe Verlängerungen dieser ersten Strecke statt, so dass die innere Ringlinie erst am 6. October 1884 gänzlich fertig gestellt und dem Verkehre übergeben werden konnte. Das Netz der Metropolitan Bahn erreichte hiedurch eine Länge von 17 englischen Meilen; in der folgenden Zeit bis zum September 1892 wurden weitere Ergänzungslinien gebaut, von welchen die ca. 8·3 Meilen lange Linie nach Chesham am 8. Juli 1889 und die ca. 16·4 Meilen lange Linie nach Aylesbury, die letzte Vergrösserung der Metropolitan Bahn am 1. September 1892 zur Eröffnung gelangte. Vom Inslebentreten der ersten Theilstrecke der Metropolitan Bahn bis zum gegenwärtigen Zeitpunkte sind von der Gesellschaft für je 100 £ Capital folgende Dividenden bezahlt worden:

	£	sh	d		£	sh	d
1863	5	—	—	1879	5	—	—
1864	6	5	—	1880	5	—	—
1865	7	—	—	1881	5	—	—
1866	7	—	—	1882	5	—	—
1867	7	—	—	1883	5	—	—
1868	5	15	—	1884	5	—	—
1869	4	—	—	1885	4	—	—
1870	3	5	—	1886	4	2	6
1871	3	5	—	1887	3	17	6
1872	1	10	—	1888	2	15	—
1873	2	5	6	1889	2	17	6
1874	2	15	—	1890	3	—	—
1875	3	17	6	1891	3	5	—
1876	4	2	6	1892	3	5	—
1877	4	5	—	1893	2	17	6
1878	4	10	—				

Die bis zum Jahre 1868 gezahlten hohen Dividenden waren künstlich und nicht blos von den Ergebnissen des Betriebes gezahlt; durch die andauernd schlechte Gebahrung der Gesellschaft und die ungünstigen Verkehrsresultate sank die Dividende in den nächsten Jahren bedeutend und erreichte ihren tiefsten Stand im Jahre 1872, wo dieselbe auf 1·5 pCt. sank. Auch in den späteren Jahren konnte die längere Zeit hindurch mit 5 £ bemessene Dividende nicht weiter aufrecht erhalten werden und ist selbst eine 3percentige Dividende, wie obige Tabelle zeigt, oft nicht erreicht worden. [„Railway News.“]

Amerika. (Hudson-Bahntunnel.) Das Project einer Verbindung der in Jersey City und Hoboken, den Schwesterstädten von New-York, einmündenden Bahnen mit den von Norden direct nach New-York gelangenden Bahnlinien besteht schon seit 16 Jahren, und wird an dem, im Zuge dieser Verbindungsbahn vorkommenden Tunnel unterhalb des Hudson-Flusses, als dem Hauptobjecte, seit 12 Jahren mit kürzeren oder längeren Unterbrechungen gearbeitet. Eine Reihe von Schwierigkeiten, darunter vorzugsweise solche finanzieller Natur, ist die Ursache dieser verzögerten Bauausführung des Tunnels. Erst vor Kurzem ist seitens des Staates New-York die Bauzeit für den Tunnel um weitere vier Jahre verlängert worden, innerhalb welcher man hofft, dieses Object und die ganze Bahn endlich vollenden zu können. Nahezu 80 pCt. des bisher verausgabten Bauerfordernisses wurde von englischem Capitale beigestellt und ist jetzt eine weitere Ergänzung desselben von dort in Aussicht. Die Bauarbeiten sind von dem westlichen Ufer aus bis auf 250 Fuss an das New-Yorker Ufer herangerückt und würde daher, das Vorhandensein genügender Mittel vorausgesetzt, der Tunnel schon in etwa einenhalb Jahren fertiggestellt werden können. Die Realisirung dieser Bahnverbindung würde sowohl für den Personen- als Frachtenverkehr der bisher mit New-York nicht direct verbundenen Bahnen von grosser Bedeutung sein, und wird das Unternehmen daher von denselben auch

nach Möglichkeit unterstützt; trotzdem können aber immerhin nochmals Zwischenfälle eintreten, welche die Vollendung dieses Baues länger verzögern als es im Bahninteresse erwünscht ist. [„Railway News.“]

Afrika. (Die Bahnen des Caplandes.) Im Jahre 1874 bestanden in der Capcolonie 63·5 englische Meilen Bahnen, welche von der Capstadt ihren Ausgang nahmen, die Bruttoeinnahmen derselben betrugen 82.675 £, die Betriebsausgaben stellten sich auf 52.083 £. Ein Jahrzehnt später, also im Jahre 1884 waren schon 1344 Meilen Bahnen dem Verkehre übergeben, deren Roheinnahmen 964.903 £ und deren Betriebsausgaben 637.441 £ betrugen. Mit Ende des Jahres 1893 war die Länge der Bahnen bereits auf 2253 englische Meilen angewachsen, deren Einnahmen sich im gedachten Jahre auf 2,559.543 £ stellten, während die Betriebsausgaben 1,510.946 £ betrugen. Die Anlage dieser Bahnen erforderte bisher ein Baucapital von 19,408.839 £, welches sich derzeit mit 3·5 bis 5 pCt. verzinst. Die nachstehenden Ziffern geben ein Bild über das Anwachsen des Personen- und Güterverkehres auf diesen Bahnen innerhalb der 20jährigen Periode.

	Zahl der beförderten Personen	Beförderte Tonnen
1874	502.358	80.928
1884	2,407.002	412.454
1893	4,771.635	713.521

— (Die Congo-Eisenbahn.) Nach einem Parlamentsberichte sind die Aussichten auf das Zustandekommen der Congo-Bahn nicht als besonders günstig zu bezeichnen. Die näheren Studien haben ergeben, dass die Herstellungskosten dieser Bahn mit einer Million Pfund Sterling viel zu gering bemessen sind und voraussichtlich weit über zwei Millionen betragen dürften. Weiters ergaben diese Studien, dass die Betriebskosten der Bahn in Folge der kostspieligen Bahnerhaltung die Einnahmen um ca. 12.000 £ übersteigen würden, und zwar selbst in dem Falle, wenn für die Benützung der 248 englische Meilen (399 km) langen Bahnlinie ein Tarifsatz von 40 £ per Tonne Güter und von 20 £ per Person zur Anwendung käme, ohzwar diese Tarife einer günstigen Entwicklung des Verkehres nahezu hinderlich wären. Obgleich mit dem Baue der Linie schon im Jahre 1890 begonnen wurde, konnten bisher erst ca. 40 km Bahn fertig gestellt werden. Das Klima, die Bodenverhältnisse und die grosse Schwierigkeit, auch nur theilweise brauchbare Arbeitskräfte für den Bahnbau zu gewinnen, verzögerten und vertheuerten die Ausführung der ersten Theilstrecke von Matadi nach Kenge in ungewöhnlichem Masse. Bisher hat das Kilometer dieser Bahn etwas über 8000 £ gekostet, für Projectsarbeiten sind schon ca. 100.000 £ verausgabt worden. [„Railway News.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Melpomene“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 1848 Tonnen Gehalt ist am 24. Mai mit 96 Passagieren und 1122 Gewichtstonnen Ladung, sowie 20.017 Stück verschiedener Holzgattungen nationaler Provenienz von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 100 Colli Zucker, 3 Colli Mützen, 6 Colli Manufacturwaaren, 168 Colli Glaswaaren, 14 Colli chemische Producte, 3 Colli Parfumeriewaaren, 300 Colli Mehl, 1005 Stück Pfosten, 2503 Stück Bretter, 2563 Stück starke Halbstaffeln; nach Soerabaya 24 Colli Seife; nach Bassorah 15 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Glasperlen, 14 Colli Glaswaaren, 8 Colli Farben, 6 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Porcellanwaaren; nach Bagdad 1 Collo Mützen, 8 Colli Manufacturwaaren; nach Suez 29 Colli Esswaaren, 109 Colli Zucker, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 13 Colli Manufacturwaaren, 72 Colli Papier, 15 Colli Glaswaaren, 1303 Colli Zucker; nach Suakim 110 Colli Zucker; nach Aden 139 Colli Zucker, 2 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Perlen, 3775 Stück Bretter; nach Massaua 50 Colli Zucker; nach Zanzibar 2 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Metallwaaren, 192 Colli Perlen; nach Mombassa 9 Colli Perlen; nach Bombay 114 Colli Metallwaaren, 421 Colli Papier, 69 Colli Knöpfe, 71 Colli Glaswaaren, 134 Colli Lampen, 60 Colli Baumwollwaaren, 34 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Mützen, 18 Colli Holzwaaren, 53 Colli Manufacturwaaren, 171 Colli Perlen, 22 Colli Garn, 17 Colli Spielkarten; nach Kurachee 1 Collo Garn, 1 Collo Manufacturwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Holzwaaren, 2 Colli Musikinstrumente; nach Colombo 10 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Garn, 6830 Stück Bretter; nach Rangoon 35 Colli Garn, 9 Colli Metallwaaren, 12 Colli Glasperlen; nach Tuticorin 3 Colli Metallwaaren; nach Madras 38 Colli Papier, 7 Colli Perlen, 7 Colli Kurzwaaren; nach Calcutta 82 Colli Glaswaaren, 43 Colli Farben, 119 Colli Metallwaaren, 93 Colli Manufacturwaaren, 16 Colli Lampen, 282 Colli Papier, 161 Colli Perlen, 18 Colli Knöpfe, 24 Colli Holzwaaren, 82 Colli Garn, 39 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Manufacturwaaren; nach Penang 9 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Metallwaaren, 141 Colli Papier, 9 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Musikinstrumente; nach Singapore 9 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Metallwaaren, 150 Colli Bier, 212 Colli Papier, 40 Colli Garn, 16 Colli Baumwollwaaren; nach Samarang 15 Colli Porcellanwaaren, 309 Colli Erdwachs, 100 Colli Mehl; nach Batavia 2 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 32 Colli Erdwachs, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Soerobaya 4 Colli Tuch, 12 Colli Papier, 328 Colli Erdwachs, 36 Colli Wein, 285 Colli Mehl, 5 Colli Knöpfe, 20 Colli Seife, 2 Stück Wägen, 10 Colli Perlen; nach Tegal 1 Collo Metallwaaren; nach Macassar 57 Colli Garn, 55 Colli Mehl; nach Cheribon 10 Colli Erdwachs; nach Bangkok 11 Colli Garn; nach Hongkong 52 Colli Papier, 500 Colli Zündhölzchen, 53 Colli Seife, 60 Colli Bier; nach Manilla 300 Colli Bier, 28 Colli Papier; nach Shanghai 100 Colli Zündhölzchen; nach Kobe 15 Colli Glasperlen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 575.190 fl. ö. W.

Bayern. (Donau- und Innverkehr im Jahre 1893.) Laut der im kgl. bayerischen statistischen Bureau in München zusammengestellten Statistik sind im Jahre 1893 auf der Donau zu Passau eingelangt: Im Bergverkehre 1497 Schiffe (und zwar 158 Personenschiffe, 494 Schlepper und 845 Güterschiffe), darunter 1417 österreichische und 80 deutsche mit einer Gesammtladung von 139.330 t; im Thalverkehre 223 Schiffe (und zwar 90 Schlepper, 103 Güterschiffe und 30 Segelschiffe), darunter 193 österreichische und 30 deutsche mit einer Gesammtladung von 3330 t. Abgefahren sind von Passau zu Berg 142 Schiffe (und zwar 71 Schlepper und 71 Güterschiffe), sämmtlich österreichische mit einer Gesammtladung von 332 t; zu Thal 663 Schiffe (und zwar 158 Personenschiffe, 267 Schlepper, 227 Güterschiffe und 11 Segelschiffe), darunter 556 österreichische und 107 deutsche mit einer Gesammtladung von 6032 t. — Im Durchgangsverkehre endlich passirten Passau auf der Donau zu Berg 1731 Schiffe (und zwar 158 Personenschiffe, 507 Schlepper und 1066 Güterschiffe), darunter 1651 österreichische und 80 deutsche mit einer Gesammtladung von 241.769 t; zu Thal 882 Schiffe (und zwar 158 Personenschiffe, 285 Schlepper, 373 Güterschiffe und 66 Segelschiffe), darunter 720 österreichische und 162 deutsche mit einer Gesammtladung von 41.944 t. — Unter den angekommenen Gütern waren zu Berg: 16.711 t Weizen und Spelz, 653 t Roggen, 3427 t Hafer, 48.664 t Gerste, 51.760 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 168 t Oelsaat, 242 t Stroh und Heu, 1425 t frisches und getrocknetes Obst, 1810 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 1312 t harte Schnittwaare, 129 t Wein, 11.547 t Mehl- und Mühlenfabrikate, 404 t Rohtabak; zu Thal: 414 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 2532 t Steinkohlen. Abgegangen waren insbesonders zu Berg: 111 t Weizen und Spelz, 126 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte; zu Thal: 265 t verarbeitetes Eisen aller Art, 3491 t Cement, Trass, Kalk, 530 t Erde, Lehm, Kies, Sand, Kreide, 196 t fette Oele und Fette, 426 t Steine und Steinwaaren, 329 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan. Durchgingen durch Passau zu Berg: 118 t unedle Metalle, roh und als Bruch, 148 t Erze, 292 t Hanf, Flachs, Heede, Werg, 32.079 t Weizen und Spelz, 823 t Roggen, 6638 t Hafer, 87.310 t Gerste, 60.542 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 244 t Oelsaat, 490 t Stroh und Heu, 4363 t frisches und getrocknetes Obst, 317 t Gemüse und Pflanzen, 540 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 4975 t harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 5479 t harte Schnittwaare, 483 t Borke, Lohe, 312 t Wein, 33.326 t Mehl und Mühlenfabrikate, 730 t rohe Wolle; zu Thal: 210 t Roheisen und Brucheisen, 1549 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 11.180 t verarbeitetes Eisen aller Art, 3948 t Cement, Trass, Kalk, 2334 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 739 Gemüse und Pflanzen, 260 t Glas und Glaswaare, 840 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 110 t Holzwaaren und Möbel, 897 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 287 t Wein, 258 t Fische, auch Häringe, 1431 t Reis, 124 t Salz, 3917 t fette Oele und Fette, 285 t Petroleum und andere Mineralöle, 6201 t Steine und Steinwaaren, 1069 t Steinkohlen, 2065 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 379 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 557 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan. — Auf dem Inn sind im Jahre 1893 angekommen zu Thal: 23 Segelschiffe, darunter 13 österreichische und 10 deutsche mit einer Gesammtladung von 401 t.

Hamburg. (Elbestrompolizei.) Die Deputation für Handel und Schiffahrt hat unterm 3. März 1894 die nachstehende Bekanntmachung betreffend die Untersuchung der zur Elbeschiffahrt bestimmten Fahrzeuge erlassen:

Es wird in Verfolg der Bekanntmachung, betreffend die Untersuchung der zur Elbeschiffahrt im Sinne der Additionalacte zur Elbeschiffahrtsacte vom 13. April 1844 bestimmten Elbefahrzeuge vom 11. April 1893 (Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1894) zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die Schiffvermessungsbehörde beauftragt ist, die Untersuchung der Fahrzeuge auf Tüchtigkeit vom 1. April 1894 an auch darauf zu richten, ob den Bestimmungen der §§ 4, 5, 6, 10 und 11 der mit dem genannten Tage in Kraft getretenen Verordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe vom 16. Februar 1894 entsprochen ist.

Fahrzeuge, auf welchen die im § 6 der Verordnung vom 16. Februar 1894 vorgeschriebenen Bezeichnungen, die im § 10 vorgeschriebene Ladelinie und der im § 11 vorgeschriebene Tiefgangszeiger noch nicht oder nicht den Vorschriften entsprechend angebracht sind, müssen bis zum 1. April 1894 mit dieser Bezeichnung versehen werden.

Die in den §§ 4 und 6 der Verordnung in Bezug genommene amtliche Untersuchungsstelle ist die Schiffsvermessungsbehörde. Dieselbe ist beauftragt, auf bezüglichen Antrag Anweisung darüber zu ertheilen, wie im einzelnen Falle die durch § 6 vorgeschriebenen Bezeichnungen und die durch §§ 10 und 11 vorgeschriebenen Ladelinien und Tiefgangszeiger anzubringen sind oder zu untersuchen, ob die erwähnten Bezeichnungen, Ladelinien und Tiefgangszeiger richtig angebracht sind.

Anträge auf Anweisungsertheilung oder auf Genehmigung von Abkürzungen im Sinne des letzten Absatzes des § 5 der mehrbezogenen Verordnung sind mündlich oder schriftlich an die Schiffsvermessungsbehörde zu richten, welche darüber, dass die Anbringung der Bezeichnungen, Ladelinien und Tiefgangszeiger nach ihrer Anweisung erfolgte oder von ihr richtig befunden ist, eine Bescheinigung ertheilt.

Vom 1. April d. J. an wird die behördliche Untersuchung der Oberelbe'schen Fahrzeuge im Sinne der angeführten Bekanntmachung vom 11. April 1893, so weit sie sich auf die Erfüllung der Vorschriften der §§ 4, 5, 6, 10 und 11 der Verordnung für Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe vom 16. Februar 1894 bezieht, bis auf Weiteres auch dann stattfinden, wenn das Fahrzeug von einer anerkannten Classifications-Gesellschaft classificirt ist.

Sachsen. (Elbeschiffahrtspolizei.) Die königlich sächsischen Ministerien des Innern und der Finanzen haben mit Verordnung vom 9. Jänner 1894 unter Anderem nachstehende Verfügungen betreffs der Dienstzeugnissbücher der Schiffsmannschaften erlassen.

Jeder in- oder ausländische Dienstmann auf einem Elbeschiffe oder Flosse (Schiffsführer, Steuermann, Geselle, Heizer, Bootsmann, Matrose, Junge, Lehrling etc.) muss mit einem Dienstzeugnissbuche nach dem vorgeschriebenen Muster versehen sein und dasselbe bei seinem Dienstantritte dem Schiffseigner oder Schiffsführer zum Ausweise vorlegen.

Die Dienstzeugnissbücher für die inländischen Schiffsmannschaften sind von der Ortsbehörde des wesentlichen Aufenthaltsortes des Inhabers auf Grund vorheriger Feststellung der Person und sonst etwa für nöthig zu erachtender Nachweise amtlich auszufertigen, wobei in jedem auszugebenden Dienstbuche vor dessen Aushändigung die Personsbeschreibung des Inhabers vollständig einzutragen und zu beglaubigen ist.

Die Bestätigung der in die Dienstbücher einzutragenden Dienstzeugnisse ist in der Regel ebenfalls von den Ortsbehörden zu bewirken, sie kann jedoch, wenn die Entlassung des Schiffsmannes während einer Elbefahrt eintritt, auch durch das nächste Elbestromamt oder im Auslande durch die dort dazu zuständige Behörde erfolgen.

Den gedachten Ortsbehörden und beziehentlich den Elbestromämtern liegt zugleich ob, Beschwerden über ein ertheiltes oder ein verweigertes Dienstzeugniss zu erledigen und dadurch etwa herbeigeführte Aenderungen und Zusätze in dem Dienstbuche nachzutragen.

Wenn einem Schiffsmanne sein Dienstzeugnissbuch abhanden gekommen ist, so hat er sich zur Erlangung eines neuen Buches an die Ortsbehörde seines wesentlichen Aufenthaltsortes zu wenden, welche ihm nach vorgängiger Erörterung, soferne sich kein Bedenken ergibt, ein neues Buch ausfertigen wird. Während einer Elbefahrt hat sich der Schiffsmann in diesem Falle bei dem nächsten Elbestromamte oder im Auslande bei der nächsten zuständigen Behörde zu melden und um Ausfertigung eines bis zur Rückkunft in die Heimat giltigen Vorweises nachzusuchen. Derartige Vorweise, die auf Grund der so weit nöthig vorher anzustellenden Erörterungen zu ertheilen sind, verlieren mit dem Tage der Rückkunft des Inhabers in die Heimat ihre Giltigkeit und hat sodann der Letztere unverzüglich um ein neues Dienstzeugnissbuch sich zu bewerben.

Ueber die ausgefertigten Dienstzeugnissbücher ist bei den Ortsbehörden zur Ertheilung etwaiger Nachweise ein fortlaufendes Verzeichniss zu halten.

Die Schiffseigner, Schiffs- oder Flossführer, beziehentlich auf Dampfschiffen die Bootsmeister, haben bei jeder Annahme eines Dienstmannes sich dessen Dienstzeugnissbuch vorlegen zu lassen und darin über das mit demselben einzugehende Dienstverhältniss das Erforderliche in den dazu bestimmten Spalten zu bemerken, hierauf aber das Dienstbuch, so lange als das Dienstverhältniss dauert, in Verwahrung zu nehmen. Bei der Entlassung eines Dienstmannes ist von ihnen in dessen Dienstbuch in den für „den Tag der Dienstbeendigung“, für „die Angabe des Entlassungsgrundes“ und für „das zu ertheilende Zeugniss“ bestimmten Spalten das Nöthige einzutragen, darnach aber das Dienstbuch an den Inhaber zurückzugeben.

Aenderungen oder Zusätze, welche der Inhaber eines Dienstbuches in demselben entweder selbst vornimmt oder durch einen Unberechtigten machen lässt, sind als Fälschungen anzusehen und nach dem Reichs-Strafgesetzbuche zu bestrafen.

Auf jedem Elbeschiffe und -Flosse ist ein fortlaufendes Verzeichniss der Personen, welche auf demselben in Dienst getreten sind (Musterrolle) zu führen und aufzubewahren. Dem Namen jedes entlassenen Dienstmannes ist eine Bemerkung über Anfang und Ende seiner Dienstzeit und eine wörtliche Abschrift des ihm bei seinem Abgange ertheilten Zeugnisses beizusetzen.

Dienstbücher und Musterrollen sind jeder Gerichts-, Polizei- und Elbestrombehörde oder deren Organen auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Kreisals Handelsgerichtes Wels wurde am 26. Juni bei der Firma:

„Localbahn-Gesellschaft Wels—Aschach“

die auf Grund der notariell beurkundeten Beschlüsse der Generalversammlung der Actiengesellschaft vom 27. März und 26. Juni 1893 und des Beschlusses des Verwaltungsrathes vom 11. April 1894 laut Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. April 1894, Z. 9255, genehmigte Aenderung der Gesellschaftsstatuten, wonach die Firma der Gesellschaft nunmehr lautet:

„Welser Localbahn-Gesellschaft“

(§ 3), der Gegenstand des Unternehmens auch den Bau und Betrieb einer normalspurigen Localbahn von Wels über Steinhaus und Kremsmünster nach Unterrohr umfasst (§ 1), sowie das Gesellschaftscapital von 600.000 fl. auf 1,700.000 fl. ö. W., zerlegt in 17.000 Antheilsscheine (Actien) à 100 fl. erhöht wurde (§ 7), und endlich in den §§ 2, 5, 8, 9, 19, 23, 24, 31, 32, 35, 39, 42, 43, 44, 46 und 47 theils Abänderungen blos stylistischer Natur, theils in Bezug auf den Vorgang bei den Abstimmungen, auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrathes und auf dessen Beschlussfähigkeit neue Bestimmungen getroffen werden, eingetragen.

Krankencassa der österreichischen Staatsbahnen. (Statistische Nachweisungen pro 1893.) Die Krankencassa für die der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen unterstehenden Bediensteten, mit welcher seit 1. Jänner 1893 die Krankencassen der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn vereinigt sind, zählte am Ende des Jahres 1893 55.472 Mitglieder, und zwar waren davon 36.172 versicherungspflichtige Taglöhner, 18.170 Unterbeamte und Diener und 1130 freiwillige Mitglieder aus der Beamten-Kategorie. Für die Behandlung der Mitglieder — in der durchschnittlichen Anzahl von 60.000 — und ihrer Angehörigen — durchschnittlich 127.660 an Zahl — welche auf einer Strecke von 8100 km vertheilt wohnten, waren 374 Aerzte bestellt, welche in 169.291 Fällen unentgeltliche Hilfe leisteten. Die Cassa stand mit 132 Heilanstalten in Verbindung, in welchen 618 Mitglieder verpflegt wurden. Die der Cassa aus ihren Leistungen an die Mitglieder und deren Angehörige erwachsenen Kosten überstiegen sowohl die analogen, im Jahre 1892 von den drei damals getrennten Krankencassen zusammen ausgewiesenen Kosten, als auch die Summe der im Gegenstandsjahre geleisteten Beiträge. Diese Thatsache findet

ihre Erklärung einerseits darin, dass die von den beiden Duxer Bahnen zur einheitlichen Krankencassa übergetretenen Mitglieder seither mehr Leistungen geniessen als vorher, ohne höhere Beiträge zu bezahlen und andererseits in der im Jahre 1892 zu Gunsten der Arbeiter vorgenommenen Ausdehnung der Cassenleistung. Wenn trotz dieser Mehrauslagen und trotz der nothwendig gewordenen Erhöhung der bahnärztlichen Bezüge der Gebahrungsüberschuss im Jahre 1893 das statutenmässige Minimum des Beitrages zum Reservefonde überstieg, so ist dies dem Umstande zuzuschreiben, dass seit 1893 vom Betriebe zu den Kosten des bahnärztlichen Dienstes ein Zuschuss geleistet wird. Dieser ermöglichte auch die Errichtung eines Unterstützungsfondes für dienstunfähig gewordene, nicht pensionsberechtigte Bahnärzte. Mit Ende 1893 betrug der Reservefond 41 Percent der im Gegenstandsjahre bestrittenen Ausgaben; die von der staatlichen Eisenbahnverwaltung der Cassa geleisteten Beiträge machten exclusive des oben erwähnten Zuschusses zu den Kosten des ärztlichen Dienstes 31·8 Percent der gesammten Einzahlungen aus.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 9. April dem öffentlichen Verkehre übergebene 64·667 km lange Strecke (Nagy-Becskerek-) Sándor-udvar-Pancsova der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 62 (k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn), Nr. 72 (k. k. priv. Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn), Nr. 93 (Lüttich-Mastrichter Eisenbahn), und Nr. 115 (orientalische Eisenbahnen) sind neu herausgegeben worden. Zu den Kilometerzeigern Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Direction Breslau) und Nr. 38 (kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.) ist je der I., zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. österr. Staatsbahnen) der IV., zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. ungar. Staatseisenbahnen) der VI. und endlich zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der VI. Nachtrag erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 72 und Nr. 93 werden die im April 1892 bezw. Jänner 1894 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 115 der im October 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 115 nebst Nachtrag I aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 62 (k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn) ist neu und zu den Güterwagenpark-Verzeichnissen Nr. 8 (Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) und Nr. 63 (a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) je der II. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der XX. Nachtrag herausgegeben werden.

— (Nachtrag IV zum Betriebs-Reglement.) Zu dem Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist mit sofortiger Giltigkeit der IV. Nachtrag ausgegeben worden; derselbe hat folgenden Wortlaut:

„In dem II. Nachrage zu dem Vereins-Betriebsreglement ist auf Seite 2 hinter den Worten:

„Anhang III. (Zu § 1, Abs. 3 der Ausf.-Best.). Vereinbarung erleichternder Vorschriften"

ein Stern *) zu setzen und am Fusse der Seite nachzutragen:

*) Dieser Vereinbarung ist Luxemburg (mit Wirkung vom 1. Mai 1894) und Belgien (mit Wirkung vom 10. Juni 1894) beigetreten.

Für den Wechselverkehr zwischen Deutschland und Luxemburg bleibt die im I. Nachtrage zu dem Betriebs-Reglement des Vereines (Seite 41) abgedruckte Vereinbarung (Anhang II) massgebend.

Auf Seite 30 des II. Nachtrages zu dem Vereins-Betriebsreglement ist hinter der Schlussbestimmung nachzutragen:

Bemerkung: Diese Vereinbarung bezieht sich nicht auf den Wechselverkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn, für den lediglich die im I. Nachtrage zu dem Betriebs-Reglement des Vereins (Seite 2—41) abgedruckte Vereinbarung (Anhang I) massgebend bleibt."

Frachtbegünstigungen auf den Eisenbahnen Deutschlands anlässlich der in Wien stattfindenden diesjährigen internationalen Bienenzucht-Ausstellung. Aus Anlass der im Anschlusse an die 39. Wanderversammlung deutscher, österreichischer und ungarischer Bienenwirthe in Wien im laufenden Jahre stattfindenden internationalen Bienenzucht-Ausstellung haben die Eisenbahnen Deutschlands die nachstehenden Frachtbegünstigungen für Ausstellungsobjecte gewährt oder zugesagt: Die kgl. preuss. Eisenbahn-Directionen sind ermächtigt worden, lebende Bienen in Körben und Bienenstöcken, sowie Geräthe und Erzeugnisse der Bienenzucht, die auf der im September in Wien abzuhaltenden internationalen Bienenzucht-Ausstellung ausgestellt und nicht verkauft werden, unter den im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande vereinbarten Bedingungen an die Versandtstation und den Aussteller des der Sendung auf dem Heimwege beizuschliessenden Frachtbriefes frachtfrei zurück zu befördern. Die General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg und die Direction der Main-Neckarbahn haben die gleiche Ermächtigung erhalten. Auch ist das königl. Eisenbahn-Commissariat zu Berlin ermächtigt worden, den Verwaltungen der Privat-Eisenbahnen auf Anfrage die Genehmigung zur Gewährung der gleichen Frachtbegünstigung zu ertheilen. Die gleiche frachtfreie Rückbeförderung der Ausstellungsgegenstände einschliesslich lebender Bienen in Körben und Bienenstöcken haben die königl. bayerischen Staatseisenbahnen zugestanden.

[22. Juni und 3. Juli 1894, ZZ. 31.534 und 33.965.]

Mährische Westbahn. (Generalversammlung.) Am 28. Juni wurde unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Mitgliedes Carl Melzer und im Beisein des Regierungsvertreters, k. k. Ministerial-Vicesecretär Dr. Carl Freiherr v. Banhans, die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Mährischen Westbahn (Prossnitz—Trübau) abgehalten. Bei derselben waren 15 Actionäre anwesend, welche zusammen 12.600 Actien mit 150 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1893 vorgelegten Geschäftsberichte betrugen die Betriebseinnahmen 190.327 fl. 4 kr. (+ 31.022 fl. 24 kr. gegenüber dem Vorjahre); dazu kommen noch diverse andere Einnahmen im Betrage von 1268 fl. 27 kr., so dass sich die Gesammt-Einnahmen auf 191.595 fl. 31 kr. beziffern. Diesen Einnahmen gegenüber stehen die Ausgaben für die Betriebskosten-Vergütung an die General-Direction der österr. Staatsbahnen per 140.699 fl. 49 kr., dann diverse Auslagen im Betrage von 2077 fl. 42 kr., so dass ein Netto-Ueberschuss von 48.818 fl. 40 kr. verbleibt, welcher auf Grund der bestehenden Vereinbarungen an den Concessionär abgeführt wurde, wogegen derselbe die Leistungen für Zinsen und Tilgungsquoten der Prioritäts-Actien besorgte. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. — Schliesslich wurden die ausscheidenden Mitglieder Carl von Neufeld und Georg Clairmont in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath wiedergewählt.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Generalversammlung.) Am 28. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Julius Ritter Leon von Wernburg und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretär Dr. Zdenko Ritter von Forster die dritte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha abgehalten. Bei derselben waren 17 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 2250 Actien mit 70 Stimmen vertraten. Der Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr constatirt, dass sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr auf der gesellschaftlichen Linie in fortschreitender Entwicklung begriffen ist. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen nämlich 14.508 fl. (gegen 12.669 fl. im Jahre 1892), jene aus dem Güterverkehr 44.564 fl. (gegen 39.328 fl.); die Einnahmen aus dem Gesammtverkehr stellten sich per Bahn-Kilometer für das Jahr 1893 auf 2363 fl., somit um 13·6 Percent höher als für das Jahr 1892. Laut Betriebsrechnung beträgt nach Abzug der gesellschaftlichen Spesen und Passivzinsen, sowie nach Reservirung des für die statutenmässige Verlosung von 8 Stück Prioritätsactien benöthigten Betrages von 1600 fl. der reine Ueberschuss 33.802 fl. Der Verwaltungsrath beantragte, auf die Prioritäts-Actien 6 fl. per Stück gleich 3 Percent oder zusammen 23.922 fl. als Dividende auszubezahlen und den Restbetrag von 9880 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. — Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Desgleichen wurden die Anträge des letzteren hinsichtlich der Gewinnvertheilung und das mit dem böhmischen Landesausschusse getroffene Präliminar-Uebereinkommen in Angelegenheit des finanziellen Ausgleichs mit den Städten Wernstadt und Auscha einstimmig angenommen. Die ausscheidenden Mitglieder August Fleischmann und Dr. Josef Böhm wurden in den Verwaltungsrath wiedergewählt. Nach der Wiederwahl des bisherigen Revisions-Ausschusses wurde die Generalversammlung geschlossen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

In der Station Laun der Linie Prag—Moldau gelangen nachstehende Bauherstellungen zur Ausführung:

A. Neubauten.

a) ein Wasserstationsgebäude mit 4 Reservoiren,
b) ein Kohlenschuppen von 24·2 m Länge,
c) eine Entleerungsgrube, 26·0 m lang, sammt zugehöriger Krahn- und Tropfschachtanlage,
d) 4 Ventilschächte je für ein Ventil und 1 Schacht für zwei Ventile,
e) 2 Feuerwechselschächte,
f) die Fundirung einer Locomotiv-Drehscheibe,
g) ein freistehender Arbeiterabort,
h) eine normale Waggon-Desinfectionsanlage sammt einem Kesselhause mit Requisitenkammer und einer Düngersammelgrube,
i) ein normales Verladeprofil,
k) ein Auslaufbrunnen;

B. Erweiterungen und Adaptirungen bestehender Gebäude.

l) der bestehende Güterschuppen wird verlängert, der bisherige Theil wird adaptirt, und anschliessend an den neuen Theil wird ein Bureauanbau hergestellt,
m) das bestehende Heizhaus wird um 7 Locomotivstände erweitert, und anschliessend an diesen Zubau wird ein Bureaugebäude ausgeführt.

Ausser vorstehend genannten Hochbauten werden zwei neue Unterbauobjecte errichtet und zwei bestehende verlängert, ferner einige ueue Rampencanäle ausgeführt.

Die zu vergebenden Arbeiten bestehen bei den Hochbauten in der completen Herstellung der in vollständig benützungsfähigem Zustande zu übergebenden Objecte, bei Unterbau-Objecten in vollständiger Ausführung derselben.

Die Bauvergebung erfolgt rücksichtlich der Hochbanten gegen für jedes Object getrennt anzugebende Pauschalbeträge; die Arbeiten unter den in den Plänen angedeuteten Normallinien sowie die sonstigen Arbeiten auf Nachmass, wie z. B. Einfriedungen etc. werden auf Grund von offerirten Einheitspreisen entschädigt.

Ebenso werden auch die sämmtlichen Arbeiten an den Unterbau-Objecten als Arbeiten auf Nachmass behandelt.

Der Bau des Wasserstationsgebäudes ist derart zu forciren, dass am 20. September mit der Montirnng der mechanischen Ausrüstung begonnen und bis 15. October l. J. aus den in demselben befindlichen Reservoiren das Wasser den Krahnen zugeleitet werden kann.

Mit Ausnahme der Losomotiv-Drehscheibe sind die sämmtlichen Hochbau-Herstellungen bis 15. December l. J. zu vollenden und der Benützung zu übergeben.

Die Unterbau-Objecte müssen bis 15. September 1894 complet fertig sein.

Die Untermauerung der Losomotiv-Drehscheibe kommt erst im Jahre 1895 zur Durchführung, und sind die betreffenden Arbeiten derart einzurichten, dass spätestens am 30. April 1895 mit der Montirung der Eisenconstruction begonnen und am 30. Mai 1895 die Drehscheibe in Benützung genommen werden kann.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes, die Formularien des letzteren, der summarische Kostenanschlag und die Preislisten für die Arbeiten auf Nachmass, ferner die auf den Bau bezughabenden Pläne, allgemeine und besondere Bedingnisse, sowie die Baubeschreibung für die Hochbauten liegen in dem Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Prag, Hybernergasse Nr. 1564, auf, und während der Bureaustunden, d. i. an Wochentagen von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr Vormittags, kann dort in dieselben Einsicht genommen werden.

Dortselbst werden auch alle etwa gewünschten Aufklärungen ertheilt, und die Formularien für das Offert, dann die Preislisten für Hochbau und Unterbau, der summarische Kostenanschlag und die näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes jedem Offerenten ausgefolgt.

Die bezüglichen Offerte, denen die Erlagsbestätigung der Directionscassa über das Vadium von 7000 fl. beizuschliessen ist, sind versiegelt und auf dem Couvert mit der Aufschrift **„Offert auf diverse Hochbau-Herstellungen und Unterbau-Objecte in Laun“** versehen, spätestens bis 28. Juli d. J., um 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction einzureichen.

Die Offerenten bleiben bis 15. August 1894 mit ihrem Offerte im Worte.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlnng auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der soliden Ausführung der übernommenen Bauten darzuthun in der Lage sein werden.

Weiters wird darauf aufmerksam gemacht, dass Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadinms erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, als nicht eingelangt betrachtet werden.

Prag, am 14. Juli 1894.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction gelangen nachstehende, in den Material-Magazinen Amstetten und Knittelfeld lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Altes Eisen- und Plattenblech, Bruchkupfer, Bruchmessing, Bruchmetall, Bruchzink, Gusseisenbohr-, Schmied- und Stahl-Drehspäne, Messing-, Kupfer- und Metallspäne, diverse Stahl- und Alteisensorten, alte Radsterne mit schmied- und gusseiserner Nabe, Platten- und Röhrenkupfer, alte Guss- und Bessemerstahl-Tyres, alte Stahlachsen, alter Packfong, Kautschuk-, Hanf-, Leder- und Wachstuch-Abfälle und Bruchglas.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen, per Bogen mit 50 kr. Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Altmaterialien-Ankauf“ bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach bis längstens 24. Juli l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen. Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze, und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantnms oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 16. Juli 1894.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 treten zu den Tarifen für den obenbezeichneten Eisenbahnverband folgende Nachträge in Kraft:

a) Nachtrag II zum Gütertarife Theil II, Heft 2, vom 1. August 1893;
b) Nachtrag I zum Anhang zu vorstehend genanntem Tarifhefte;
c) Nachtrag II zum Gütertarife Theil II, Heft 3, vom 1. März 1894.

Die unter a) und c) genannten Nachträge enthalten je einen neuen Ausnahmetarif Nr. 1 (für Getreide etc.), ferner enthält der unter a) genannte Tarifnachtrag die Aufnahme einiger österreichischer und deutscher Stationen in den Classengut-Tarif, bezw. in verschiedene Ausnahmetarife, die Einbeziehung der Artikel „Telegraphenkabel und Kabel zur elektrischen Beleuchtung" in die Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 12 b (für Eisenwaaren etc.), dann Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen, und zwar solche des Nachtrages zu a) zum Preise von 20 Pfg. oder 10 kr., zu b) kostenfrei, zu c) zum Preise von 10 Pfg. oder 6 kr. erhältlich.

Wien, am 13. Juli 1894. [570]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide.

Die im Theile III des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Getreide etc. gelangen nicht mit 1. August 1894, sondern erst mit 1. November 1894 zur Aufhebung.

Zu dem letzteren Termine treten auch die in diesem Tarifhefte sub B enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Mais im Verkehre mit Stationen der kgl. Bayer. Staateisenbahnen ausser Kraft.

Wien, am 13. Juli 1894. [571]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages I und eines Anhanges zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von todtem Wild.

Zu dem vom 1. September 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von todtem Wild zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linie) einerseits und Paris (Douane und Reuilly, Stationen der Französischen Ostbahn) andererseits tritt mit Giltigkeit vom 1. September 1894 der Nachtrag I, enthaltend:

1. Aufhebung von Frachtsätzen,
2. Einbeziehung des Artikels „todtes Geflügel",
3. Berichtigungen des Haupttarifes,

sowie ein Anhang, enthaltend: „Cursdifferenzen", in Kraft.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

1. für Wildpret, todtes, und Geflügel, todtes:

a) die Frachtsätze im Nachtrage 4 zu Tarif-Theil II für den Oesterreichisch-Ungarischen und Süddeutsch-Französischen Eizenbahnverband vom 1. August 1887,
b) die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1, Serie 2 (Lebensmittel in Eilfracht), des vom 1. Juni 1890 giltigen Tarif-Theiles II a, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband.

2. für Geflügel, todtes: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 35 des vorbezeichneten Tarif-Theiles II a, Heft 1, womit dieser Ausnahmetarif gänzlich aufgehoben ist.

Wien, am 14. Juli 1894. [572]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

1. Einführung des Nachtrages III zum Gütertarife.

Mit 1. August 1894 tritt der Nachtrag III zum Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen der Bestimmungen.
II. Theilweise neue Taxen der Schnitt-Tafel A des allgemeinen Classentarifes und der Ausnahmetarife.
III. Aenderung des Ausnahmetarifes 2 (für Dünger) (ermässigte Frachtsätze für rohe Kalisalze und Einbeziehung neuer Stationen).
IV. Theilweise neuberechnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 (für Eier).
V. Aufnahme der Station Herbesthal in den allgemeinen Classentarif und der Stationen Ohlau und Rath in den Ausnahmetarif 6.
VI. Ergänzung des Reexpeditionstarifes für Artikel des Ausnahmetarifes 3.
VII. Ergänzung, bezw. Aenderung der Bestimmungen für die Beförderung von Sämereien in loser Schüttung (ohne Säcke).
VIII. Ergänzung des Kilometerzeigers.
IX. Berichtigung.
X. Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I B.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen um den Preis von 50 kr. = 85 Markpfennigen zu beziehen.

2. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc.

Mit 1. August 1894 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Getreide etc. von Südwestrussland nach Norddeutschland in Kraft, welcher bei den betheiligten Bahnverwaltungen um den Preis von 30 kr. = 50 Markpfennigen zu beziehen ist.

Wien, am 16. Juli 1894. [573]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Directe Fahrkarten Steinschönau—Aussig und Prag.

Am 1. August 1894 gelangen directe Fahrkarten II. und III. Classe für Personenzüge für den Personenverkehr zwischen Steinschönau (Station der Böhm. Nordbahn) einerseits und Aussig, sowie Prag (Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) andererseits via Bodenbach zur Einführung.

Die Preise der directen Fahrkarten betragen per Person, wie folgt:

Zwischen Steinschau und	Fahrpreise inclusive Nebengebühren für die	
	II. Classe	III. Classe
	für Personenzüge in Gulden österr. Währ.	
Aussig St.E.G.	1·62	0·82
Prag St.E.G.	4·82	2·41

Wien, am 17. Juli 1894. [574]

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Anhängen, enthaltend Cursunterschiedsbeträge.

Mit 1. August 1894 treten zu dem vom 1. November 1893 giltigen Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 3, ferner zu den Nachträgen II und III zum Hefte 5, sowie zum Nachtrage II zum Hefte 6 des vom 1. Juni 1892 giltigen Verbands-Gütertarifes Theil II Anhänge, enthaltend Cursunterschiedsbeträge in Kraft.

Der gen. Anhang zum Heft 3 kann um den Preis von 15 Pfg. = 10 kr. ö. W., zum Heft 5 um den Preis von 10 Pfg. = 6 kr. ö. W., zum Heft 6 um den Preis von 8 Pfg. = 5 kr. ö. W. bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 14. Juli 1894. [575]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Dritte Ausgabe der Kundmachung 6.) Am 10. Juni gelangte die dritte Ausgabe der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande eingeführten Kundmachung 6 „Vorschriften über die Beförderungs-Begünstigungen für Militär-Brieftaubensendungen" zur Ausgabe.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli wurden die Stationen Roth und Vöhringen, sowie die Localbahnstation Kitzingen-Etwashansen in den vorbezeichneten Gütertarif aufgenommen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Tarifirung von Rüben des Specialtarifes III, sowie von Schnitzen etc.) Insoweit im Binnenverkehre der Deutschen Eisenbahnen, sowie im Wechselverkehre derselben untereinander und mit den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Bahnen die Artikel „Rüben des Specialtarifes III (in einzelnen Verkehren nur Zuckerrüben), sowie Schnitze (gedörrte und getrocknete ausgenommen), Schnitzabfälle und Köpfe davon, auch Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung" dem Ausnahmetarife für bestimmte geringwerthige Massenartikel (Rohstoff-Ausnahmetarif) angehören, tritt für diese Verkehre und die bezeichneten Artikel die nachfolgend angeführte anderweite Frachtberechnung vom 1. September ab in Kraft:

„Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifes wird für die vorstehend benannten Artikel bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der gestellten Wagen und bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber 10 t für jeden Wagen zu Grunde gelegt.

Stellt sich indess bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen der Specialtarifes III eine niedrige Fracht, so wird nur diese erhoben."

Die vorstehende Frachtberechnung tritt nicht in Kraft bezüglich des Verkehres mit der Wutha-Ruhlaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Hohenebra-Ebelebener, Arnstadt-Ichtershausener und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn, sowie im Binnenverkehre der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenhahn. Der Verkehr mit der Ostpreussischen Südbahn ist in die gegenwärtige Bekanntmachung nicht mit eingeschlossen.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. (Anwendung der Ausnahmetarife für rohe Baumwolle vom 1. Juli 1894 auf anderweite Stationen.) In die unterm 1. Juli eingeführten Ausnahmetarife für die Beförderung von roher Baumwolle werden am 15. Juli die in Oesterreich gelegenen Verbandsstationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie die Station Lübeck der Lübeck-Büchener Bahn als Versaudtort einbezogen. Ueber die Höhe der anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. Ferner werden die im Nachtrag VIII zum Tarifheft Nr. 1 verzeichneten Entfernungen für Nordenham-Kossebaude, Dresden-Friedrichstadt und Naundorf bei Dresden vom 1. September an um je 61 km erhöht.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Ausnahmetarif für rohe Baumwolle.) Am 15. Juli tritt ein Ausnahmetarif für rohe Baumwolle von Stettin, Central-Güterbahnhof, nach verschiedenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie nach Reichenberg, Station der Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Kraft.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterkehr. (Tarifnachträge.) Mit dem 20. Juli treten Nachträge zu den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften II A, II C, II E, II F und II G in Kraft. Diese Nachträge enthalten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen zu den Haupttarifen nebst Nachträgen. Insbesondere weisen dieselben auf:

a) neue Frachtsätze für die Stationen Appenweier, Hilpertsau, Weisenbach und Marthalen, sowie für die Stationen der Bregthalbahn;
b) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 4 (Zucker), Nr. 5 (Holzstoff u. s. w.), Nr. 13 (Düngemittel) und Nr. 24 (schwefelsaure, präparirte Thonerde).

Letzterer Ausnahmetarif wird auf den Verkehr mit Mannheim Bad. Bahn, Mannheim Neckarvorstadt und Ludwigshafen a/Rh. beschränkt. Neben zahlreichen und zum Theile erheblichen Ermässigungen treten auch einige kleinere Frachterhöhungen ein, und zwar in den Ausnahmetarifen Nr. 13 (Düngemittel) und Nr. 24 (Thonerde). Die seitherigen niedrigeren Frachtsätze werden indessen noch bis 20. October 1894, bezw. 28. Februar 1895 gewährt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1322	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker		Rossitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. und Tarif des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	Kreuzer ö. W.					Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Adlerkosteletz					29·6	27·6	2	Im Kartirungswege		
				Chrast					14·7	12·7	2			
				Chrudim					8·8	6·8	2			
				Cernožitz					20·3	18·3	2			
				Dobřenitz-Sirowatka					20·3	18·3	2			
				Königgrätz					13·7	11·7	2			
				Pardubitz loco					7·8	5	2·8			
				Předmeritz					16·4	14·4	2			
				Smiřitz					19·4	13·4	6			
				Königgrätz B.C.B. transit					13·7	9·7	4	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
				Tinischt (für Opocno) trans					24·4	18·8	5·6	Im Rückvergütungswege		
			Zucker der Classe II	Rossitz		a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				a) / b)	a) / b)			
					Altpaka				44	a) 41 b) 35	a) 3 b) 9	Im Kartirungswege		
					Neupaka				48	a) 43 b) 36	a) 5 b) 12			
					Pardubitz loco				8	a) . b) 6	a) . b) 2			
					Prag Oe.N.W.B. loco				54	a) . b) 45·5	a) . b) 8·5			
					Reichenberg				78	a) 67 b) 53·2	a) 11 b) 24·8			
					Trautenau				49	a) 43 b) 37	a) 6 b) 12			
					Znaim				101	a) . b) 67·2	a) . b) 33·8			
					Jungbunzlau (für B.N.B.) transit				52	a) . b) 33·2	a) . b) 18·8	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
					Okříško transit				73	a) . b) 40·7	a) . b) 32·3			
					Prag K.F.J.B. transit				36·2	a) . b) 30·7	a) . b) 5·5			
					Sigmundsherberg transit				125	a) . b) 56·6	a) . b) 68·4			
					Wichstadtl-Lichtenau transit				44	a) . b) 38	a) . b) 6			
1323	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Bahn	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Cisleithanischen Stationen der Südbahn	Daruvár	Sendungen müssen zu Neubauten im Bade zu Daruvár bestimmt und an die Direction dieses Bades bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif der Südbahn und der Barcs-Pakraczer Bahn	Variabel	50% Nachlass vom Normaltarife mit der Beschränkung, dass mindestens ein Frachtsatz von 32 h pro verwendeten Wagen und 1 km, exclusive Manipulationsgebühr und Steuer, zur Einhebung gelangt		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg a)	Frachtsatz per 100 kg b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg a)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1324	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadzucker als Frachtgut	Aussig (A.T.E.)	Budweis	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen ad b) 10000 kg " 2. Einhaltung der übrigen für diesen "Artikel" allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Tarife Theil II — Heft 1 und 2 des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes	*	*	92·0	75·0	—	—	Im Kartirungswege		Die im Verordnungs-Blatte vom 20. Jänner 1894, Nr. 8, unter Pos. 221, enthaltene Kundmachung wird hiedurch gegenstandslos
					Marienbad				115·0	115·0	84·0	65·0	31·0	50·0			
					Mies Kladran				*	*	77·0	59·0	—	—			
					Plan Tachan				120·0	120·0	84·0	65·0	36·0	55·0			
					Rakonitz (B.E.B.)				73·5	73·5	65·5	58·5	8·0	15·0			
					Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)				40·5	37·0	38·0	31·0	2·5	6·0			
				Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Absdorf-Hippersdorf				167·5	150·0	132·0	96·0	35·5	54·0			
					Eggenburg				157·5	143·0	126·0	93·0	31·5	50·0			
					Gmünd				126·5	117·5	107·5	78·0	19·0	39·5			
					Göpfritz Gr.-Siegharts				140·5	129·5	116·0	86·0	24·5	43·5			
					Pürbach Schrems				129·5	120·5	109·5	80·0	20·0	40·5			
					Schwarzenau Zwettl				136·5	126·5	114·0	84·0	22·5	42·5			
					Tulln				170·0	152·0	134·0	97·0	36·0	55·0			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	Absdorf-Hippersdorf				*	*	135·0	99·0	—	—			
					Budweis				*	*	95·0	77·0	—	—			
					Eggenburg				*	*	129·0	95·0	—	—			
					Gmünd				*	*	110·5	78·0	—	—			
					Göpfritz Gr. Siegharts				*	*	119·0	87·0	—	—			
					Marienbad				*	*	87·0	68·0		—			
					Mies Kladran				*	*	78·0	60·0	—	—			
					Plan Tachan				*	*	87·0	68·0	—	—			
					Pürbach Schrems				*	*	112·5	80·0	—	—			
					Rakonitz (B.E.B.)				*	*	68·5	61·5	—	—			
					Saaz (B.E.B. und k.k.St B.)				48·0	48·0	39·0	32·0	9·0	16·0			
					Schwarzenau Zwettl				*	*	117·0	84·0	—	—			
					Tulln				*	*	137·0	100·0	—	—			

Anmerkung. In den mit * bezeichneten Relationen bestehen keine directen Frachtsätze.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1325	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kupfer	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Kriegsdorf	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 202*)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
					Olbersdorf					165*)				
				Schönpriesen-Umschlag	Kriegsdorf					197*)				
					Olbersdorf					160*)				
				Dresden-Elbkai	Kriegsdorf					249				
					Olbersdorf					212				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1326	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter der Pos. S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bognmiłowice	Krakau	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde zur Beförderung gelangen. Das Auf-, sowie das Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1894	Localtarif	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
1327	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Locomotive, auf eigenen Rädern laufend	Wörgl oder vice versa	Linz	Aufrechthaltung der für den Transport von auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahnfahrzeugen bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	67 kr.	34 kr.	33 kr.	Im Kartirungswege		Die Aufgabe muss mit Frachtbriefen erfolgen, welche die Bozen-Meraner Bahn bei dem Transporte nach Linz als Absenderin und bei dem Transporte nach Wörgl als Empfängerin tragen
1328	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H, 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Winterberg	Strakonitz loco	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. ö. W. 19	kr. ö. W. 16	kr. ö. W. 3	Im Kartirungswege		
				Čkyn					14	11	3			
1329	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Bahnen	Eisenröhren	Oderberg	Budapest { donaparti teher pályaudvar, fővárosi közraktárak, Józsefváros, nyugoti pályaudvar, Lipótváros, Kelenföld, déli vasut }; Ó-Buda-filatori-gát; Kőbánya alsó pályaudvar; „ felső „	Bei Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens bis Ende 1894	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2	102·5 kr.	95 kr.	7·5 kr.	Im Kartirungswege		
1330	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Raffinirtes Petroleum	Wien (Metzleinsdorf) loco	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	47·8 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1331	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Niederschlesische Kohle	Neurode	Rossitz (S.N.D.V.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Directer Tarif vom 1. Juni 1889	kr. 41·7	kr. 39·7	kr. 2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
				Rubengrube					42	40	2			
				Wenzeslausgrube					43·2	41·2	2			
				Möhlten					40·9	38·9	2			
1332	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bier	Brünn St.E.G.	Schleinbach	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	50 kr.	37·8 kr.	12·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen, sowie das Auf- und Ablegen haben die Parteien zu besorgen
1333	Oesterr. Nordwestbahn		Kalkstein	Hohenelbe	Jičin	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	20 kr.	18 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1334	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Stettin (Centralgüterbahnhof) (Station des Eisenbahn-Directions-Bezirkes „Berlin)	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifnachtragswege, längstens bis Ende December 1894	Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandstarif, Theil II, Heft Nr. 1 vom 15. September 1890	Mark 1·73	Mark 1·19	Mark 0·54	Im Kartirungswege		

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatte Nr. 79 vom 14. Juli 1894, sub Pos. 1312, soll der Frachtsatz in der 10. Rubrik statt 756 richtig 752 Centimes und der resultirende Nachlass (12. Rubrik) statt 134 richtig 130 Centimes lauten.

Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 82. **Wien, 21. Juli 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 28. Mai 1894 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers **Gundaker Graf Wurmbrand-Stuppach.**

Anwesende:

Se. Excellenz der Stellvertreter des Vorsitzenden im Staatseisenbahnrathe, Präsident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Herr k. k. Sectionschef **Dr. Leon Ritter von Biliński.**

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, Herren:

Dr. Rudolf Ach,
Alexander Adler,
Carl Graf von Belrupt-Tissac,
Giovanni Benussi,
Gottlieb Bondy,
Wilhelm Briess,
Dr. Cajetan Bulat,
Ludwig Christ,
Peter Cofler,
Franz Graf von Coronini-Cronberg,
Wilhelm Dannhauser,
Alfred Deutsch,
Heinrich Freiherr von Doblhoff-Dier,
Dr. Ernst Ritter von Edelmann,
Dr. Wilhelm Exner,
Dr. Pier Antonio Gambini,
Julius Ritter von Gomperz,
Josef Gröger,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Samuel Ritter von Hahn,
Dr. Josef Alfred Heilsberg,
Friedrich Helm,
Dr. Leo Ritter von Herz,
Carl Ritter von Hillinger,
Otto Huber,
Dr. Samuel Jenny,
Johann Kapf,
Adalbert Kocourek,
Anton Carl Lemach,
Georg Lienbacher,
Alfred Ritter von Lindheim,
Carl Luckmann,
Dr. Franz Marani,
Max Mauthner,
Stanislaus Mayer,
Max Ritter von Mersi,
Franz Obratschai,
Dr. Thaddäus Pilat,
Leopold Reich,
Victor Riedl Edler von Riedenstein,
Eugen Freiherr Ritter von Zahony,
Josef Rochlitzer,
Jakob Freiherr von Romaszkan,
Dr. Victor Wilhelm Russ,
Ignaz Russmann,
Thomas Schadeloock,
Anton Ritter von Schauenstein,
Julius Schneider,

Carl Seydel,
Carl Steiner,
Sigmund Szancer,
Stanislaus Szczepanowski,
Anton Tausche,
Nicoló Cavaliere de Trigari,
Friedrich Vogel,
Paul Welponer,
Alfons Ritter von Widmann zu Staffelfeld.

Die Ersatzmitglieder, Herren:

Michael Michalski,
Dr. Johann Ritter von Zotta.

Von Seite des k. k. Handelsministeriums:

Herr k. k. Ministerialrath **Dr. Emil Hardt**,
Herr k. k. Sectionsrath **Dr. Josef Ritter von Küchler**,
Herr Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Regierungsrath **Dr. Max Freiherr von Buschman**,
Herr Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, kaiserl. Rath **Eduard Seling**.

Von Seite der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

Herr Verkehrsdirector k. k. Hofrath **Carl Wessely**,
Herr Abtheilungsvorstand k. k. Hofrath **Dr. Franz Liharzik**,
Herr Inspector **Rudolf Bartl**.

Als Schriftführer:

Revident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen **Georg Friedrich Mayer**.

Tagesordnung:

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen.

2. Vorlage der Grundzüge für die Winter-Fahrordnung 1894/95.

3. Wahl von Delegirten für die im Laufe des Jahres 1894 anlässlich des ersten Zusammentretens der internationalen Frachtenverkehr-Conferenz abzuhaltende Enquête.

4. Antrag des Mitgliedes Alexander Adler wegen Aenderung der Fahrordnung in der Strecke Linz—Budweis.

5. Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy wegen Feststellung eines einheitlichen, für den gesammten internen Güterverkehr in Oesterreich giltigen Gütertarifes.

6. Anträge des Mitgliedes Wilhelm Briess wegen
a) Unterstützung der österreichischen Malz-Industrie in eisenbahntarifarischer Hinsicht;
b) Tarifermässigung für Kohlenbezüge in den Sommermonaten seitens aller Privatbahnen;
c) Erstellung günstigerer Zugsverbindungen zwischen Oderberg—Prerau und Prerau—Brünn;
d) Einstellung eines neuen Schnellzuges von Brünn nach Okřisko behufs directer Verbindung mit Iglau.

7. Antrag des Ersatzmitgliedes Stanislaus Burstin wegen Behebung der im Nachtrage III vom 15. Mai 1894 zum Tarife für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr eingetretenen Benachtheiligung von Brody und Podwołoczyska.

8. Anträge des Mitgliedes Ludwig Christ wegen
a) Einstellung des in den Sommermonaten in der Strecke Wien—Wels verkehrenden Schnellzuges 5 in die Winter-Fahrordnung 1894/95 und Inverkehrsetzung eines Anschlusszuges Wels—Salzburg;
b) Einstellung des in der Strecke Wien—Linz verkehrenden Zuges 29 in die Winter-Fahrordnung 1894/95 und Weiterführung dieses Zuges bis Wels;
c) Wieder-Freigebung des Karten-Vorverkaufes für die ersten fünf Zonen oder Einführung von Tour- und Retourkarten in den wichtigeren Verkehrs-Relationen;
d) Berechnung der Waggonfracht bei „Sensenstahl in Zaggeln" nach dem factisch verladenen Gewichte und nicht nach der Tragfähigkeit der beigestellten Waggons.

9. Anträge des Mitgliedes Alfred Deutsch wegen
a) Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Localbahn Reichenberg—Gablonz;
b) Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in der Relation Eisenbrod—Tannwald;
c) Einstellung eines vierten Zuges in der Relation Eisenbrod—Tannwald und Erstellung von günstigen Zugsanschlüssen dieser Relation an die zur Eröffnung gelangenden Localbahnstrecken Gablonz—Tannwald und Josefsthal—Morchenstern—Tannwald.

10. Antrag des Mitgliedes Dr. Peter Anton Gambini, betreffend die projectirte Bahn Triest—Parenzo—Canfanaro.

11. Anträge des Mitgliedes Josef Gröger wegen
a) Einstellung der Einhebung des 50perc. Schnellzugszuschlages bei dem Morgens von Eger nach Prag und Nachmittags von Prag nach Eger verkehrenden Zuge der Buschtěhrader Eisenbahn, eventuell Wiedereinführung von Retourkarten für diesen Zug;
b) dass gelegentlich des Baues der projectirten Localbahn Karlsbad—Marienbad auch die Nebenlinie Elbogen—Schlagenwald—Schönwehr mithergestellt werde;
c) wegen Erstellung eines günstigeren Personenzugs-Verkehres während der Dauer der Winterfahrordnung in der Relation Eger—Komotau der Buschtěhrader Eisenbahn;
d) wegen Veranlassung, dass Mineralwässer während des Winters auch mittelst Personenzügen expedirt werden können.

12. Anträge des Ersatzmitgliedes Ernst Holzer wegen
a) Erstellung einer günstigeren Zugsverbindung in der Relation Cormons—Pola, respective Cormons—Nabresina und Divacca—Pola;
b) Beistellung directer Wagen erster und zweiter Classe bei den Schnellzügen 1003 und 1004 der Südbahn in der Relation Cormons—Wien;
c) Erstellung einer besseren Verbindung zwischen den Zügen der Linie Nabresina—Cormons und jenen der Linie Udine—Pontebba und Pontafel—Tarvis;
d) strenger Ueberwachung und thunlichster Beschränkung des Verkehres von italienischen Personenwagen auf den Linien der Südbahn.

13. Anträge des Mitgliedes Adalbert Kocourek wegen
a) Ausdehnung des Ausnahmetarifes Nr. VII für Baumaterialien:
1. auf die verstaatlichten Localbahnen;
2. auf Materialien zu Strassenbauten;
b) Anwendung und Durchrechnung des allgemeinen Staatsbahn-Barêmes auf allen im Staatsbetriebe stehenden Bahnen mit einem Zuschlage für jene Strecken, auf welchen dasselbe derzeit nicht Anwendung findet;
c) Erstellung günstigerer Zugsverbindungen in den Relationen Budweis—Linz, Budweis—Pilsen, Zditz—Protivin und Wessely—Ober-Cerekwe.

14. Anträge des Mitgliedes A. C. Lemach wegen
a) baldiger Einführung des österreichischen Zonentarifes auf der österreichischen Theilstrecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn;
b) Erstellung eines Anschlusses zwischen dem Preraner Personenzuge Nr. 39 und dem von Schönbrunn nach Troppau abgehenden Frühzuge Nr. 1223.

15. Anträge des Mitgliedes Carl Luckmann wegen
a) Anwendung des Wagenladungssatzes nur für das bei thunlichster Ausnützung der beigestellten Wagen durch nicht sperrige Güter thatsächlich verladene Gewicht;
b) Ausscheidung von Eisen und Stahl der Positionen E 8 und E 9 der Waarenclassification aus dem im I. Nachtrage zum gemeinsamen Tariftheile I enthaltenen Verzeichnisse der nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens zu tarifirenden Güter;
c) bedingter Ausscheidung der nach Classe C tarifirenden Güter aus dem obgedachten Verzeichnisse.

16. Anträge des Mitgliedes Franz Obratschai wegen
a) Verbesserung der Zugsverbindungen zwischen Schönbrunn und Troppau, Wien und Troppau und auf der Linie Zauchtl—Wigstadtl—Bautsch;
b) Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes in Schönbrunn;
c) baldiger Verstaatlichung der mährisch-schlesischen Centralbahn und Uebernahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Staatsbetrieb.

17. Anträge des Mitgliedes Heinrich Popper wegen
a) Ergänzung der Normativ-Bestimmungen für die Erlangung von Frachtgebühren-Crediten;
b) Herabsetzung des Tarifes für inländischen Cement ab Szczakowa nach galizischen Stationen auf das Ausmass der in directem Verkehre ab Oppeln für diesen Artikel zur Einhebung gelangenden Frachtsätze.

18. Anträge des Mitgliedes Jakob Freiherrn v. Romaszkan wegen
a) Abhilfe gegen den Mangel an Frachtwaggons und wegen Inverkehrsetzung von Personenwagen besserer Qualität auf den Staatsbahnlinien in Galizien;
b) ehethunlichster Reconstruction der Bahnhöfe in Krakau und Lemberg;
c) Einstellung von Schlafwaggons in die von Krakau nach Suczawa verkehrenden Schnellzüge;
d) Einstellung eines Restaurationswagens in den Tagesschnellzug Nr. 1 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
e) Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der zwischen Wien und Suczawa verkehrenden Schnellzüge.
f) Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei den auf den galizischen Staatsbahnen verkehrenden Schnellzügen;
g) Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei den zwischen Wien und Krakau verkehrenden Schnellzügen;
h) Einstellung eines dritten Schnellzuges in der Relation Wien—Krakau;
i) Einstellung eines dritten Schnellzuges in der Relation Lemberg—Krakau und eines zweiten Schnellzuges zwischen Lemberg und Czernowitz;
j) Einführung der vom Antragsteller proponirten Fahrordnung für die sub h) und i) neu in Verkehr zu setzenden Schnellzüge.

19. Antrag des Mitgliedes Julius Schneider wegen Reactivirung, beziehungsweise Errichtung einer Frachtenstation in Kaiserebersdorf.

20. Anträge des Mitgliedes Carl Steiner wegen
a) Weiterführung des Personenzuges Nr. 147 bis Saalfelden für die Sommerfahrordnung 1894;
b) Anhaltens der Schnellzüge Nr. 3 und 4 in der Station Strasswalchen für die Winterfahrordnung 1894/95;
c) Beförderung von über 6·3 Meter langem Eisen (Bauträger) im localen Verkehre bei Stückgutsendungen ohne Aufrechnung eines Schutzwagens nach Classe A mit Verzicht auf die Lieferfrist;
d) Vergrösserung des Bahnhofgebäudes in Hallein.

21. Antrag des Mitgliedes Ladislaus Ritter von Struszkiewicz, betreffend die Tarifirung des Artikels „Stroh und gebrechten Flachs" (im Inlandsverkehre).

22. Anträge des Mitgliedes Sigmund Szancer:
a) betreffend Ausfolgung von Bahnrestante-Sendungen nur gegen Vorweisung und Einziehung des Aufnahmescheines, bezw. Duplicat-Frachtbriefes;
b) betreffend Specification der Frankatur im internationalen Duplicat-Frachtbriefe.

23. Anträge des Mitgliedes Anton Tausche:
a) betreffend Reformen in der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte;
b) wegen Verbilligung der Frachtkosten bei Viehsalzsendungen;
c) wegen Herabsetzung der Frachttarife für Flachssendungen.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister eröffnet die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Es gereicht mir zum Vergnügen, die heutige Sitzung des Staatseisenbahnrathes als die erste, welche seit meinem Amtsantritte als Handelsminister stattfindet, zu eröffnen und Sie, meine Herren, deren ernste und gründliche Mitarbeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bereits so viele erfreuliche Erfolge aufzuweisen hat, freundlichst zu begrüssen.

Die Herren finden ein ungewöhnlich reichhaltiges Material von Anträgen vor, welche zum grössten Theile aus der Initiative der geehrten Mitglieder des Staatseisenbahnrathes hervorgegangen sind. Aber auch das Handelsministerium wird sich erlauben, Ihr werthvolles Gutachten in einigen wichtigen Fragen des Eisenbahn-Verkehrswesens zu erbitten.

Nachdem nun der Staatseisenbahnrath vorzugsweise auf diesem Gebiete berufen ist, das Handelsministerium durch seine fachmännische Mitwirkung zu unterstützen, so dürfte naturgemäss der Schwerpunkt Ihrer Berathungen, meine Herren, wohl auch in der Richtung des Eisenbahn-Verkehrswesens gelegen sein.

Gleichwohl erscheinen in den Initiativanträgen einiger der geehrten Mitglieder des Staatseisenbahnrathes mehrere Fragen berührt, bei denen es wohl ausser Zweifel steht, dass sie ihre Entscheidung nicht im Staatseisenbahnrathe, sondern nur vor einem höheren Forum — der Volksvertretung — finden können, bezüglich welcher also dem Staatseisenbahnrathe ein massgebendes Votum nicht eingeräumt werden kann. Ich möchte mir daher die Bitte gestatten, dass die Herren bei der Behandlung der betreffenden Fragen diesem Gesichtspunkte thunlichst Rechnung tragen wollen.

Der Berathung und Beschlussfassung des Staatseisenbahnrathes gehört ja das weite und ausserordentlich dankbare Feld der commerciellen und Verkehrsfragen an, auf welchen derselbe berufen erscheint, mit Bedachtnahme auf die verschiedenen hiebei berührten öffentlichen Interessen, unter denen ich auch jenes der staatsfinanziellen Rücksichten nicht übergehen darf, in ausschlaggebender Weise bei der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens mitzuwirken.

Indem ich der sicheren Ueberzeugung Ausdruck gebe, dass die geehrten Herren, wie meinen Amtsvorgänger, so auch mich bei der Lösung dieser schwierigen Fragen in meiner verantwortungsvollen Aufgabe kräftigst unterstützen werden, wünsche ich Ihrer Berathung den besten Erfolg und werde ich dieselbe mit lebhaftem Interesse begleiten."

Hieran knüpfte Se. Excellenz der Herr Handelsminister die Mittheilung, dass an Stelle des zu Beginn dieser Sessionsperiode ernannten Mitgliedes Guido Grafen Dubsky, welcher diese Function niedergelegt hat, in Gemässheit des Organisationsstatuts dessen Ersatzmann, Herr Landtagsabgeordneter Carl Seydel, zum Mitgliede des Staatseisenbahnrathes ernannt und als dessen Ersatzmitglied der Herr Reichsraths- und Landtagsabgeordnete Johann Roskošny bestellt wurde.

Für das Mitglied Philipp Moser, welcher in Folge seines Austrittes aus dem Verbande der Handels- und Gewerbekammer in Linz aus dem Staatseisenbahnrathe ausgeschieden ist, wurde dessen früherer Ersatzmann Herr Kammerrath Ludwig Christ zum Mitgliede ernannt.

An Stelle des verstorbenen Ersatzmitgliedes Heinrich Gomperz und des Ersatzmitgliedes kaiserlichen Rathes Prokop Sedlák, welch' letzterer seine Function nieder-

gelegt hat, wurden Dr. Carl Freiherr von Offermann und Josef Bromovsky als Ersatzmitglieder berufen.

Die Mitglieder Max Epstein, Carl Hladik, Jacob Gall und Eugen Freiherr v. Styrcea haben ihr Ausbleiben von der heutigen Sitzung entschuldigt und wurden an ihrer Stelle die betreffenden Ersatzmitglieder eingeladen.

Hierauf leisten die Mitglieder Carl Graf Belrupt-Tissac, Ludwig Christ und Eugen Freiherr Ritter von Zahony, sowie die Ersatzmitglieder Michael Michalski und Dr. Johann Ritter v. Zotta, welche zum ersten Male an den Berathungen des Staatseisenbahnrathes theilnehmen, die im § 21 des Organisations-Statutes vorgesehene Angelobung.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erbittet sich das Mitglied Dr. Heilsberg das Wort und begründet den Wunsch, es möchten, um Pflichtencollisionen zu vermeiden, künftighin die Sitzungen des Staatseisenbahnrathes zu einer Zeit einberufen werden, wo das Parlament nicht tagt oder die Sitzungen des Staatseisenbahnrathes in den Räumen des Abgeordnetenhauses stattfinden.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister sichert die thunlichste Berücksichtigung dieses Wunsches zu, macht jedoch schon jetzt auf anderweitige Inconvenienzen aufmerksam, welche hieraus für die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes entstehen können.

Auf die Tagesordnung übergehend, ladet Se. Excellenz der Herr Handelsminister das Mitglied Thomas Schadeloock ein, über die **allgemeinen Angelegenheiten** Namens des Comité den Bericht zu erstatten, und zwar zunächst über den Abschnitt I der „Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über wichtigere Vorkommnisse und Verfügungen“.

Die Mittheilungen zu Punkt 1, betreffend die Eröffnung neuer Linien,

zu Punkt 2 wegen Aufstellung einer entsprechenden Anzahl von durch Abzeichen kenntlich gemachten Gepäcksträgern in den grösseren Stationen der Staats- und Privatbahnen,

zu Punkt 3 wegen besserer Beleuchtung der Personenwagen

werden nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 4, betreffend bessere Vorsorge für die Verköstigung der Eisenbahnreisenden, stellt der Referent folgenden Antrag:

„Das Handelsministerium wird ersucht, seine wohlgemeinten Bemühungen in der angedeuteten Richtung fortzusetzen.“

Dieser Antrag gelangt zur Annahme.

Die Mittheilung zu Punkt 5, betreffend Umwandlung der Haltestelle Parsch in eine Eisenbahnstation für Güter-Auf- und Abgabe wird zur Kenntniss genommen.

Wie der Referent hiebei mittheilt, ist beabsichtigt, durch ein Uebereinkommen mit der Gaisbergbahn für die geschützte Unterkunft der Reisenden in den Wintermonaten vorzusorgen.

Die Mittheilungen zu Punkt 6 wegen Herstellung eines Umschlagplatzes für Holztransporte, besonders für Langholz, von der Station Budweis zum Moldauufer und zu Punkt 7, betreffend Erweiterung des Bahnhofes in Hallein werden ohne Bemerken zur Kenntniss genommen; ebenso die Mittheilung zu Punkt 8 wegen besserer Vorsorge für die Bequemlichkeit der auf der Endstation der Scheibmühl — Lilienfeld — Kernhofer Linie eintreffenden Passagiere. Hiebei wird der Wunsch ausgesprochen, dass die Züge nicht nur im Sommer, sondern auch im Winter bis Kernhof geführt werden mögen.

Die Mittheilung zu Punkt 9, betreffend Behebung der auf dem Schwechater Bahnhofe herrschenden Missstände wird zur Kenntniss genommen, jedoch der Wunsch beigefügt, die k. k. General-Direction wolle die Studien, wie den beklagten Uebelständen wenigstens theilweise abgeholfen werden könne, fortsetzen.

Hiermit erscheinen die Mittheilungen zum Abschnitte I erschöpft und referirt das Mitglied Thomas Schadeloock nunmehr über den Antrag des Mitgliedes Dr. Gambini (Punkt 10 der Tagesordnung), lautend:

„Die k. k. Regierung wird ersucht, von ihrer Seite das Möglichste zu thun, um die projectirte Bahn Triest—Parenzo—Canfanaro zu Stande zu bringen.“

Dieser Antrag wird zum Beschlusse erhoben.

Wie der Referent mittheilt, hat das Mitglied Josef Gröger seinen in der Tagesordnung unter Punkt 11 b) erwähnten Antrag, welcher ursprünglich lautete:

„Der k. k. Regierung zu empfehlen, dass gelegentlich des Baues der projectirten Localbahn Karlsbad—Marienbad auch die Nebenlinie Elbogen—Schlaggenwald—Schönwehr mit hergestellt werde“

dahin modificirt, dass er nunmehr zu lauten hat:

„Der Staatseisenbahnrath empfiehlt der Regierung, bei der Concessionirung der Hauptlinie Marienbad—Karlsbad auf den Anschluss der Localbahn nach Elbogen Rücksich zu nehmen.“

In dieser Fassung gelangt der Antrag zur Annahme.

Uebergehend auf den Antrag des Mitgliedes Franz Obratschai (Punkt 16 b) der Tagesordnung), betreffend Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes in Schönbrunn, stellt der Referent Namens des Comités folgenden modificirten Antrag:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, die k. k. Regierung zu bitten, dahin zu wirken, dass die Missstände, welche in der Station Schönbrunn herrschen und deren Beseitigung nach den erhaltenen Aufklärungen erfreulicher Weise in sicherer Aussicht stehen, mit thunlichster Beschleunigung behoben werden.“

Dieser Comité-Antrag wird zum Beschlusse erhoben.

Von demselben Antragsteller, dem Mitgliede Franz Obratschai, liegt ein weiterer Antrag vor (Punkt 16 c) der Tagesordnung), dahin gehend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, seiner Ueberzeugung dahin Ausdruck zu geben, dass die möglichst baldige Verstaatlichung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder doch wenigstens die Uebernahme dieser Bahnen in den Staatsbetrieb im dringenden Interesse des schlesischen wie des gesammten österreichischen Verkehres liege.“

Auch bezüglich dieses Antrages schlägt der Referent Namens des Comité nachstehend geänderten Wortlaut vor:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, seiner Ueberzeugung Ausdruck zu geben, dass die Verstaatlichung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, oder doch wenigstens deren Uebernahme in den Staatsbetrieb im Interesse des schlesischen und auch des österreichischen Eisenbahnverkehres liege, es der hohen Regierung anheimgebend, dieses Ziel im passenden Zeitpunkte anzustreben.

Speciell bezüglich der Mährisch-Schlesischen Centralbahn wird der Regierung das baldigste Eintreten in die Actien warm empfohlen.“

Der Comité-Antrag findet die Zustimmung der Versammlung.

Der Referent bespricht ferner den in der Tagesordnung unter Punkt 18 a) erwähnten Antrag des Mitgliedes Jacob Freiherrn v. Romaszkan:

„Die k. k. General-Direction wird aufgefordert, dem dringenden Mangel an Frachtwaggons in Galizien abzuhelfen und zu sorgen, dass auf den Staatsbahnen Galiziens, besonders der Transversalbahn, Personenwaggons besserer Qualität in den Verkehr kommen.“

Nach eingehender Begründung stellt der Referent hiezu Namens des Comité folgenden Antrag:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird aufgefordert, dem zeitweilig eintretenden Mangel an Frachtwaggons in Galizien und in der Bukowina durch geeignete Dispositionen in der Wagen-Dirigirung abzuhelfen, sowie nach Thunlichkeit dafür zu sorgen, dass auf den Staatsbahnen und auf den vom Staate betriebenen Bahnen in den genannten Ländern Personenwagen neuerer Construction in den Verkehr gelangen.

Der Staatseisenbahnrath spricht die Zuversicht aus, dass die k. k. General-Direction in ihrem dankbar anerkannten Bestreben, in beiden Richtungen billigen Wünschen des verfrachtenden und des reisenden Publicums zu entsprechen, unentwegt fortfahren werde.“

Se. Excellenz der Herr Präsident Dr. Ritter von Biliński legt eingehend dar, dass die Wagendirigirung, wie sie gegenwärtig organisirt ist, in vollkommen zweckentsprechender Weise functionire und Dank der umsichtigen Dispositionen ein Mangel an Wagen nicht bestehe. Gleichzeitig constatirt er gegenüber Zeitungsnachrichten, denen zu Folge die guten Personenwagen aus Galizien abgezogen und durch schlechte ersetzt worden wären, dass nicht nur keine Wagen aus Galizien abgezogen wurden, sondern im Gegentheile der dortige Wagenpark um 193 Wagen neuer Type vermehrt worden sei. Unter 1009 Personenwagen, die sich in Galizien befinden, seien 40 Percent neue Wagen, ein Verhältniss, das als ein günstiges bezeichnet werden müsse.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird der Comité-Antrag angenommen.

Ein weiterer Antrag des Mitgliedes Freiherrn von Romaszkan (Punkt 18 b) der Tagesordnung), lautend:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird aufgefordert, die so dringende Reconstruction der Bahnhöfe zu Krakau und Lemberg ehemöglichst durchzuführen“,

wird nach der Erklärung Se. Excellenz des Herrn Präsidenten Dr. Ritter v. Biliński, dass der Bahnhof in Krakau in Gemeinschaft mit der Nordbahn ausgebaut werden wird, und dass der Bahnhof in Lemberg sich bereits im Umbau befindet, vom Antragsteller zurückgezogen.

Bezüglich des dritten Antrages des Mitgliedes Freiherrn von Romaszkan (Punkt 18 c) der Tagesordnung):

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird aufgefordert, den von Krakau nach Suczawa verkehrenden Schnellzügen Schlafwaggons beizugeben“,

beantragt der Referent unter ausführlicher Darlegung der Gründe, welche die Durchführung dieser Massnahme derzeit unmöglich machen, die Ablehnung, welche auch von der Versammlung beschlossen wird.

Dagegen gelangt der in der Tagesorduung unter Punkt 18 d) erwähnte Antrag des Mitgliedes Freiherrn von Romaszkan, lautend:

„Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn dringendst aufzufordern, dem Mittags 12 Uhr von Wien abgehenden Krakauer Schnellzuge einen Restaurationswagen beizugeben“,

zur Annahme.

Von dem Mitgliede Dr. Heilsberg wurde folgender Antrag eingebracht:

Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, die k. k. Regierung werde dringend ersucht, die baldige Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes in Bruck a. M. gemäss den der Regierung vorgelegten Plänen und gemachten Zusagen mit allem Nachdrucke fördern zu wollen.“

Dieser Antrag wird von der Versammlung angenommen.

Hinsichtlich des in der Tagesordnung unter Punkt 19 erwähnten Antrages des Mitgliedes Julius Schneider:

„Der Staatseisenbahnrath wolle die Reactivirung, resp. Errichtung einer Frachten- und Aufgabsstation in Kaiserebersdorf bei der Regierung wärmstens befürworten“,

empfiehlt der Referent die Ablehnung aus dem Grunde, weil die in analogen Fällen geforderte Leistung eines Beitrages der Interessenten zu den Errichtungskosten bisher nicht erzielt wurde.

Die Versammlung beschliesst, diesen Antrag abzulehnen.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 20 d), lautend:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird neuerlich dringendst ersucht, die schon wiederholt auf der Tagesordnung gestandene Frage der Bahnhofs-Erweiterung durch entsprechende Vergrösserung des Bahnhofgebäudes in Hallein ehethunlichst befriedigender Lösung zuzuführen“,

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss angenommen.

Se. Excellenz der Herr Präsident Dr. Ritter von Biliński bemerkt hiezu, dass er die Nothwendigkeit einer Erweiterung des Personenbahnhofes in Hallein anerkenne und bestrebt sein werde, die Durchführung derselben aus den Mitteln des Jahres 1895 zu ermöglichen, dass jedoch für eine Erweiterung des Frachtenmagazins in Hallein ein allgemeines Bedürfniss gegenwärtig nicht bestehe.

Einem vom Mitgliede Max Mauthner ausgesprochenen Wunsche nachkommend, bringt Seine Excellenz der Herr Handelsminister nunmehr die **commerciellen Angelegenheiten** zur Berathung, über welche das Mitglied Gottlieb Bondy den Bericht erstattet.

Zu Punkt 1, Absatz 1, des Abschnittes III der „Mittheilungen“, betreffend das Ergebniss der Eisenbahn-Directoren-Conferenz vom 21. und 22. September 1893, stellt der Referent Namens des Comité folgenden Antrag:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, bezüglich jener Anträge und Beschwerdepunkte, bei welchen in der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben keine Einigung erzielt und die Beschlussfassung vertagt wurde, oder wo eine Verständigung zwischen den österreichischen und ungarischen Bahnen nicht erfolgt ist, die weiteren Erhebungen und Verhandlungen zu pflegen und das Endresultat dem Staatseisenbahnrathe in der nächsten Session bekannt zu geben.“

Dieser Antrag wird angenommen.

Die Mittheilung der Regierung zu Punkt 1, Absatz 2, über die in der Zeit vom 29. Jänner bis 1. Februar 1894 unter Zuziehung von Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes abgehaltene Enquête wird zur Kenntniss genommen.

(*An Stelle Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers, welcher verhindert ist, der Sitzung weiter beizuwohnen, übernimmt Seine Excellenz der Herr Präsident der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Sectionschef Dr. Ritter v. Bilinski, den Vorsitz.*)

Im Zusammenhange mit der Mittheilung zu Punkt 1, Absatz 3, betreffend Vertretung des Staatseisenbahnrathes in der abzuhaltenden Enquête für die Vorberathung der bevorstehenden allgemeinen Revision des Berner inter-

nationalen Uebereinkommens, berichtet der Referent auch über Punkt 3 der Tagesordnung: „Wahl von Delegirten für die im Laufe des Jahres 1894 anlässlich des ersten Zusammentretens der internationalen Frachtenconferenz abzuhaltende Enquête.“

Nach dem Vorschlage des Referenten ist zunächst ein Subcomité aus Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes zu wählen, welches im Laufe des Sommers die nöthigen Vorberathungen zu pflegen und die bei der Revision des Berner Uebereinkommens zu stellenden Anträge zu formuliren hat. Diese Anträge würden sodann dem Staatseisenbahnrathe in der Herbstsession zur Beschlussfassung vorzulegen sein.

Namens des Tarifcomité beantragt der Referent die Wahl von 5 Mitgliedern und 5 Ersatzmännern in das Subcomité, und zwar:

3 Mitglieder und 3 Ersatzmänner aus dem Comité für commercielle Angelegenheiten,

1 Mitglied und 1 Ersatzmann aus dem Comité für allgemeine Angelegenheiten und

1 Mitglied und 1 Ersatzmann aus dem Comité für Angelegenheiten, betreffend Personentarif und Fahrordnung.

Auf Grund der in den genannten Comités vorgenommenen Wahlen empfiehlt der Referent folgende Mitglieder zur definitiven Wahl in das Subcomité:

Als Comité-Mitglieder:

Alfred Deutsch,
Max Mauthner,
Heinrich Popper,
Dr. Wilhelm Exner,
Friedrich Wilhelm Haardt.

Als Ersatzmänner:

Carl Luckmann,
Heinrich Politzer,
Julius Schneider,
Franz Obratschai,
Wilhelm Dannhauser.

Die Versammlung stimmt dem beantragten Vorgange zu, nimmt die Wahl per acclamationem vor und wählt hiebei die vom Referenten Namens des Tarifcomité vorgeschlagenen Mitglieder und Ersatzmänner in das Subcomité.

Die Mittheilungen:

zu Punkt 2 wegen Herabsetzung der im allgemeinen Tariftheile I enthaltenen Reugelder, Schreibgebühren etc.,

zu Punkt 3, betreffend Einwirken der Regierung auf die Buschtěhrader Eisenbahn, damit dem Falkenauer Bergbaue die gewünschten Frachtbegünstigungen bewilligt werden und

zu Punkt 4, betreffend die Gewährung von ermässigten Frachtsätzen für Mais, Declassification der Artikel schwefelsaures Ammoniak zum Düngen und Chilisalpeter, Ausstellung von Cumulativ-Bestellzetteln etc.,

werden zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 4 spricht das Mitglied Anton Tausche Namens des Landesculturrathes für Böhmen der Regierung den Dank für die erwirkten Frachtbegünstigungen aus.

Die Mittheilungen:

zu Punkt 5 wegen Publicationen von Tarifermässigungen im Güterverkehre,

zu Punkt 6, betreffend die bestehenden Vieh-Transporttarife,

zu Punkt 7 wegen näherer Bezeichnung des Artikels „Grubenholz“ in den Frachttarifen und

zu Punkt 8, Verzeichniss der in der Zeit vom October 1893 bis April 1894 erschienenen wichtigsten Tarife,

werden ohne Bemerken zur Kenntniss genommen.

Der Referent berichtet nunmehr über den von ihm selbst gestellten Antrag (Punkt 5 der Tagesordnung), lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, das k. k. Handelsministerium zu ersuchen, neue Verhandlungen mit den Verwaltungen der österr. Privatbahnen einzuleiten, um dieselben und die Oesterr. Staatsbahnen zur Annahme eines einheitlichen, für den gesammten internen Güterverkehr in Oesterreich giltigen Gütertarifes zu bestimmen.“

In längerer Auseinandersetzung begründete der Antragsteller die Nothwendigkeit eines einheitlichen Gütertarifes und deducirt durch Vorführung ziffermässiger Beispiele die Nachtheile, welche die Verschiedenheit der Tarifirung auf den Staatsbahnen und auf den Privatbahnen mit sich bringt.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird der Antrag des Mitgliedes Bondy angenommen.

Den nächsten Gegenstand der Verhandlung bildet der Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt 6 a) der Tagesordnung), welcher lautet:

„Das k. k. Handelsministerium wird dringend ersucht, der österr. Malzindustrie, welche durch die im Deutschen Reiche erfolgte Aufhebung des Identitätsnachweises für Gerste und Malz einer bedrohlichen Krise entgegengeht, eine kräftige Unterstützung in eisenbahntarifarischer Hinsicht angedeihen zu lassen.“

Nach eingehender Begründung durch den Antragsteller gelangt der Antrag, für welchen auch die Mitglieder Max Mauthner, Carl Seydel und Anton Carl Lemach warm eintraten, in folgender amendirter Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Handelsministerium wird dringend ersucht, der österr. Malzindustrie, welche durch die im Deutschen Reiche erfolgte Aufhebung des Identitätsnachweises für Gerste und Malz einer bedrohlichen Krise entgegengeht, eine kräftige Unterstützung in eisenbahntarifarischer Hinsicht durch Intervention sowohl bei den Staats- als den Privatbahnen angedeihen zu lassen.

Dies bezieht sich insbesondere auf eine wo möglich vor 1. September eintretende Ermässigung der internen Tarife für den Bezug von Gerste und der Exporttarife für die Ausfuhr von Malz.“

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende erklärt hiezu, dass die General-Direction dieser Angelegenheit wohlwollend gegenüberstehe und die Dringlichkeit anerkenne, dass jedoch auch hier von dem Grundsatze der Individualisirung der Begünstigungen auszugehen sein werde.

Ueber den weiteren Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt 6 b) der Tagesordnung), lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, das k. k. Handelsministerium möge bei sämmtlichen Privateisenbahn-Verwaltungen dahin wirken, dass die 1·5percentige Tarifermässigung für Kohlenbezüge in den Sommermonaten in derselben Weise zugestanden werden möge, wie dies Seitens des Staatsbahnbetriebes geschieht“,

wird nach der Aufklärung des Referenten, dass die erwähnte Tarifmassnahme Seitens der k. k. Staatsbahnen bereits aufgehoben sei, zur Tagesordnung übergegangen.

Es gelangt nun der in der Tagesordnung in Punkt 7 erwähnte Antrag des Ersatzmitgliedes Stanislaus Burstin zur Berathung, welcher lautet:

„Die neuerstellten Transitotarife für russisches Getreide über galizische Grenzen nach deutschen Bestimmungsplätzen benachtheiligen in sehr empfindlicher Weise die österr.-russischen Grenzen von Brody und Podwołoczyska, drohen mit

einer vollständigen Ablenkung des bisherigen Verkehres durch eine sehr namhafte Erhöhung der Frachtsätze im Naheverkehre gegenüber einer unwesentlichen Ermässigung der Sätze aus entfernten Stationen, deren Sendungen über Grajowa und Königsberg viel billiger die deutschen Consumtionsplätze erreichen, und machen es unmöglich, dass Getreide und Malz bessarabischer Provenienz, welche ihren gewohnten Weg über Podwołoczika nach Deutschland zu nehmen pflegten, in dieser Relation erhalten bleibt, während die Feldfrüchte aus Südrussland naturgemäss nach dem Hafen von Odessa gravitiren, so dass mit aller Bestimmtheit für die Zukunft eine sehr bedeutende Abnahme des Getreideverkehres über Brody und Podwołoczyska prognosticirt werden kann.

Der Gefertigte erlaubt sich daher im Interesse des von ihm vertretenen Kammerbereiches, in welchen die genannten Stationen fallen, den Antrag zu stellen, der Staatseisenbahnrath möge beschliessen, dass der genannte Tarif mit der Giltigkeit vom 15. Mai 1894 Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen revidirt und die Parität zwischen den russisch-galizischen und den russisch-bukowinaer Grenzen hergestellt werde."

Von dem Referenten wird hiezu Namens des Comité folgender Antrag gestellt:

„Der Staatseisenbahnrath nimmt die Sachlage zur Kenntniss und ersucht die General-Direction der Staatsbahnen, die möglichste Parität zwischen den Tarifen bis zu den russisch-galizischen und den russisch-bukowinaer Grenzen herzustellen."

Zunächst ergreift das Mitglied Dr. Pilat das Wort und bespricht die Vortheile, welche durch den Nachtrag III Versendungen über die neue Verbindung Nowosielitza transit zugestanden werden. Ohne einen bestimmten Antrag zu stellen, empfiehlt derselbe die weitgehendste Begünstigung für Brody und Podwołoczyska, sowie die gleiche Behandlung der per Achse einlangenden Zufuhren an der russischen und an der rumänischen Grenze.

In einem eingehenden Vortrage beleuchtet Hofrath Dr. Liharzik die Bildung der galizisch-russischen Tarife und weist insbesondere darauf hin, dass der erwähnte Nachtrag III lediglich ein Nothbehelf gewesen sei, weil es in Anbetracht der bevorstehenden Aenderungen im deutschen Getreidetarife nicht möglich war, den Tarifverhältnissen durch einen vollständig neuen Tarif gerecht zu werden. Mit dem am 1. August erscheinenden neuen Tarif Brody-Podwołoczyska werde jedoch den Wünschen des Antragstellers in einer Weise entsprochen sein, mit welcher sich auch die Vertretungen von Brody und Podwoloczyska einverstanden erklärt haben.

An der Debatte über diesen Gegenstand betheiligen sich noch die Mitglieder Ignaz Russmann, Leopold Reich und Dr. Johann Ritter v. Zotta, wie auch Hofrath Dr. Liharzik mehrfach Veranlassung nimmt, Aufklärungen zu ertheilen.

Sodann wird der vom Referenten Namens des Comité gestellte Antrag zum Beschlusse erhoben.

Der Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt 8d) der Tagesordnung), lautend:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird gebeten, bei „Sensenstahl in Zaggeln" die Waggonfracht nicht nach der Tragfähigkeit der beigestellten Waggons, sondern nach dem factisch verladenen Gewichte zu berechnen",

gelangt nach dem Referate des Mitgliedes Bondy in folgender geänderter Form, mit welcher sich der Antragsteller auf Grund der erhaltenen Aufklärungen einverstanden erklärt hat, zur Annahme:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die bei den Staatsbahnen bestehende Berechnung der Waggonfracht für „Sensenstahl" nach Classe C auch Seitens der Privatbahnen in Anwendung komme."

Aus dem Antrage des Mitgliedes Adalbert Kocourek (Punkt 13 a) und b) der Tagesordnung), lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, es sei das k. k. Handelsministerium zu ersuchen:

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beauftragen:

1. Die Bestimmungen des Ausnahmetarifes VII auch für die verstaatlichten Localbahnen anzuwenden und auf Materialien zu Neubauten von öffentlichen Gemeinde- und Bezirksstrassen und Wegen auszudehnen;

2. Studien zu machen und dieselben der nächsten Staatseisenbahnrath-Sitzung vorzulegen, in welcher Art und Weise es möglich wäre, auf den verstaatlichten Localbahnen und auf allen übrigen k. k. Staatsbahnen, für welche das allgemeine Staatsbahnbarême noch nicht gilt, dasselbe unter einheitlicher Güterclassification und bei Durchrechnung der einzelnen Strecken, sowohl im Local- wie auch im Wechsel- und Verbandsverkehre gegen Aufrechnung eines mässigen Zuschlages für die noch nicht in das allgemeine Staatsbahnbarême eingezogenen k. k. Linien, einzuführen. Von diesem Zuschlage wären jedoch zu befreien:

a) Güter, welche laut bestehender Güterclassification der k. k. Staatsbahnen in den Specialtarif 3 und in die Ausnahmetarife I und II eingereiht sind,
b) das Brennholz und
c) Transporte, für welche eine Frachtbegünstigung nach Ausnahmetarif VII gewährt wurde",

wird im Einverständnisse mit dem Antragsteller der Passus: „Auf Materialien zu Neubauten von öffentlichen Gemeinde- und Bezirksstrassen und Wegen auszudehnen" eliminirt und der Antrag sodann dem Vorschlage des Referenten gemäss in folgender Fassung zum Beschluss erhoben:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beauftragen:

1. Die Bestimmungen des Ausnahmetarifes VII auch für die verstaatlichten Localbahnen anzuwenden;

2. Studien zu machen und dieselben der nächsten Staatseisenbahnrath-Sitzung vorzulegen, in welcher Art und Weise es möglich wäre, auf den verstaatlichten Localbahnen und auf allen übrigen k. k. Staatsbahnen, für welche das k. k. Staatsbahnbarême noch nicht gilt, dasselbe unter einheitlicher Güterclassification und bei Durchrechnung der einzelnen Strecken, sowohl im Local- wie auch im Wechsel- und Verbandsverkehr gegen Aufrechnung eines mässigen Zuschlages für die noch nicht in das allgemeine Staatsbahnbarême einbezogenen k. k. Linien, einzuführen.

Hiebei wäre in Erwägung zu ziehen, ob von diesem Zuschlage:

a) Güter, welche laut bestehender Güterclassification der k. k. Staatsbahnen in den Specialtarif 3 und die Ausnahmetarife I und II eingereiht sind,
b) das Brennholz und
c) Transporte, für welche eine Frachtbegünstigung nach Ausnahmetarif VII gewährt wurde,

befreit werden können."

Von dem Mitgliede Carl Luckmann wurden folgende Anträge (Punkt 15 der Tagesordnung) gestellt:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, das k. k. Handelsministerium möge veranlassen:

a) dass die Eisenbahn-Verwaltungen, falls sie Wagen beistellen, die den Absendern von nicht zu den Sperrgütern gehörigen Waaren die Ausnützung des Ladegewichtes wegen der Bauart der Wagen nicht ermöglichen, nur das bei thunlichster Ausnützung derselben thatsächlich verladene Gewicht nach dem Wagenladungs-Frachtsatze berechnen dürfen;
b) dass die Bestimmung im Tariftheile I, B. III, f) dahin geändert werde, dass für Eisen und Stahl der Positionen E 8 und E 9, wie vor Erscheinen des Nachtrages I zum Tarife, Theil I, vom 15. November 1893, die Frachtzahlung für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu erfolgen habe, falls der Absender kein höheres Gewicht zur Aufgabe bringt und einen Wagen für nur zehn Tonnen verlangt hat;
c) dass die Eisenbahn-Verwaltungen die im Tariftheile I, B. III, f) verzeichneten, nach der Classe C tarifirenden Güter bei Auflieferung von 10.000 kg nach dem Wagenladungstarife befördern müssen, falls der Absender keinen Wagen bestellt hat, sondern die Verladung der Eisenbahn-Verwaltung überlässt, die Gebühren dafür bezahlt und sich mit der thunlichen Verladung unter Verzicht auf die Lieferfrist einverstanden erklärt hat."

Punkt a) erscheint durch den früheren Beschluss, wonach die in der Enquête über das Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen nicht berücksichtigten Beschwerdepunkte neuerdings dem k. k. Handelsministerium zur weiteren Erhebung überwiesen werden, erledigt.

In die Verhandlung über Punkt b) wird auch der in Punkt 23 a) der Tagesordnung erwähnte Antrag des Mitgliedes Anton Tausche, lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle im Hinblicke auf berechtigte Interessen der Landwirthschaft, insbesondere der landwirthschaftlichen Ein- und Verkaufsgenossenschaften beschliessen, das k. k. Handelsministerium möge veranlassen, dass die Frachtberechnung für Düngemittel und Rohproducte der Kunstdüngerfabrikation in Wagenladungen nach dem Ladegewichte des zum Eisenbahntransporte benützten Wagens aufgehoben werde und künftighin hiefür die Frachtsätze des Specialtarifes 3, bezw. der betreffenden Ausnahmetarife nur für das Effectivgewicht, mindestens aber für 10.000 kg berechnet werden"

einbezogen, und schlägt der Referent für Punkt b) und c) folgenden modificirten Wortlaut vor:

b) dass die Bestimmung im Tariftheile I, B. III, f) dahin geändert werde, dass für Eisen und Stahl der Positionen E 8 und E 9, wie vor Erscheinen des Nachtrages I zum Tarife, Theil I, vom 15. November 1893 die Frachtzahlung für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu erfolgen habe, falls der Absender kein höheres Gewicht zur Aufgabe bringt und einen Wagen für nur zehn Tonnen verlangt hat,

ferner dass die Frachtberechnung für Kunstdünger und Rohproducte der Kunstdüngerfabrikation in Wagenladungen nach dem Ladegewichte des zum Eisenbahn-Transporte benützten Wagens aufgehoben werde und künftig hiefür die Frachtsätze des Specialtarifes 3, bezw. der betreffenden Ausnahmetarife nur für das Effectivgewicht, mindestens aber für 10.000 kg berechnet werden, endlich

dass die Handelskammern und landwirthschaftlichen Corporationen aufzufordern seien, jene Artikel zu specialisiren, welche aus der im ersten Nachtrage zum Tariftheile I enthaltenen Liste auszuschliessen seien, worauf die Eisenbahn-Verwaltungen auf Grundlage dieser Vorschläge ihre Beschlüsse zu fassen und zu unterbreiten hätten."

Diese Anträge werden von der Versammlung angenommen.

Seitens des Mitgliedes Heinrich Popper liegt folgender Antrag vor, welcher in der Tagesordnung unter Punkt 17 a) und b) erscheint:

„a) In Betreff der „Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebühren-Crediten":

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird ersucht, in § 4 dieser Normativbestimmungen den Zusatz einzuschalten, dass unter besonderer, von Fall zu Fall einzuholender Genehmigung des Herrn Handelsministers auch Bürgschaftsleistungen von soliden Bank- und Creditinstituten als Sicherstellung für zu gewährende Frachtcreditirungen angenommen werden können.

b) In Betreff der „Tarifirung des Artikels Cement":

Die k. k. General-Direction wird ersucht, für inländischen Cement ab Szczakowa nach galizischen Stationen keinen höheren Frachtsatz einzuheben, als solcher für die gleichen Theilstrecken im directen Verkehre ab Oppeln für denselben Artikel entfällt."

Dem Referate des Mitgliedes Bondy gemäss wird hievon Punkt a) in folgender Fassung angenommen:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass sowohl bei den Staats- als bei den Privatbahnen die im § 4 der mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 16. October 1891, Z. 44.765, genehmigten Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebühr-Crediten enthaltenen Grundsätze durchgeführt und daher ausser Baargeld und Werthpapieren auch Accepte oder Bürgscheine, welche die betreffende Verwaltung als zur Annahme geeignet findet, als Sicherstellung angenommen werden."

Gleichzeitig gibt der Referent hiebei dem Wunsche Ausdruck, das Handelsministerium möge auf die Bahnen in der Richtung einwirken, dass der Zinsfuss von 6 Percent, welcher in der Regel berechnet wird, der aber den gegenwärtigen Verhältnissen nicht mehr entspricht, ermässigt werde.

Der Antrag Punkt b) hat nach der Anschauung des Referenten zu entfallen, da nach den von der General-Direction im Comité gegebenen Aufklärungen bei der Tarifbildung für Cementsendungen ab Oppeln nur die normalen Frachtsätze des Ausnahmetarifes I, welche auch für Transporte aus Szczakowa berechnet werden, in Anwendung kommen.

Die Versammlung schliesst sich dieser Anschauung an.

Von dem Mitgliede Carl Steiner wurde ein Antrag eingebracht (Punkt 20 c) der Tagesordnung) wegen Beförderung von über 6·3 m langem Eisen (Bauträger) im localen Verkehre bei Stückgutsendungen ohne Aufrechnung eines Schutzwagens nach Classe A mit Verzicht auf die Lieferfrist.

Der Referent stellt Namens des Comité hiezu den Antrag:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, bei den Staats- und Privatbahnen zu veranlassen, dass bei Beförderung von über 6·3 m langen Gegenständen, speciell auch Eisenträgern und Eisenstangen, bis auf Weiteres mindestens jene Vorschriften gelten, welche in § 29 des allgemeinen deutschen Gütertarifes vorhanden sind."

Dieser Antrag wird angenommen.

Der in Punkt 21 der Tagesordnung erwähnte Antrag des Mitgliedes Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, das k. k. Handelsministerium wird dringend ersucht, zu veranlassen, dass sowohl bei den Staatsbahnen, als auch bei den Privatbahnen der dermalen für Stroh und gebrechten Flachs in 10.000 kg-Sendungen bestehende Frachtsatz für solche Sendungen zu 5000 kg im Inlandsverkehre in Anwendung gebracht werde."

wird, soweit er sich auf den Artikel „Stroh" bezieht, nach der Begründung des Referenten abgelehnt und hinsichtlich des Artikels „Flachs" durch den über den Antrag des Mitgliedes Tausche (Punkt 23 a) der Tagesordnung) gefassten Beschluss als erledigt erachtet.

Der Antrag des Mitgliedes Sigmund Szancer (Punkt 22 der Tagesordnung), lautend:

„a) Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, dass die Zusatzbestimmung II zu § 66 des Betriebsreglements:

„Bahnlagernd gestellte Güter werden dem Adressaten nur gegen gehörige Legitimation ausgefolgt; als Legitimation dient vorzugsweise der Aufnahmeschein, bezw. das Frachtbrief-Duplicat, welche Beweisstücke zur Legitimation beim Bezuge eines bahnlagernd gestellten Gutes benutzt, von der Bestimmungsstation einbezogen werden,"

möge dahin abgeändert werden, dass der betreffende Passus zu lauten habe:

„Bahnrestante-Sendungen werden nur gegen Vorweisung und Einziehung des Aufnahmescheines, resp. Duplicates ausgeliefert; hegt die Bahn gegen den rechtlichen Besitz der Aufnahmspapiere Verdacht, so ist sie befugt, weitere Legitimation zu begehren."

b) Der internationale Frachtbrief weist in seinem Duplicate eine Rubrik auf „Betrag der Francatur", in welche bei frankirten Sendungen der Francaturbetrag summarisch ohne jedwede Specification eingesetzt wird. Nachdem das Duplicat sachlich und logisch eine Copie des Original-Frachtbriefes zu bilden hat, so beantrage ich, dass die Bahnen gehalten sind, auch im Duplicate eine dem Original-Frachtbriefe entsprechende Specification der eingehobenen Gebühren zu ertheilen und dass zu diesem Zwecke das Frachtbrief-Duplicat eine dem Originale entsprechende Rubricirung erfahre",

wird conform dem Vorschlage des Referenten dem früher eingesetzten Subcomité zugewiesen.

Schliesslich referirt das Mitglied Bondy noch über den in den in der Tagesordnung unter Punkt 23 b) und c)

erwähnten Antrag des Mitgliedes Anton T a u s c h e, lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, es sei das k. k. Handelsministerium zu ersuchen:

I. Wegen Verbilligung der Frachtkosten bei Viehsalzsendungen Folgendes zu veranlassen:

1. es sei mit Rücksicht auf zahlreiche Localverhältnisse ein gewisses Quantum Viehsalz, welches zu dem ermässigten Tarife der 5000 Kilogramm-Wagenladungen befördert werden kann, auch für Sendungen unter 5000 Kilogramm zu normiren;

2. es seien die Geschäftsstellen an den k. k. Salinen dahin anzuweisen, die Viehsalzsendungen nicht blos mit Rücksicht auf die kürzeste Route zu dirigiren, sondern dafür die b i l l i g s t e Route in Anspruch zu nehmen.

II. Wegen Herabsetzung der Frachttarife für Flachssendungen veranlassen zu wollen:

1. dass eine Herabsetzung der Tarife für Flachssendungen in dringliche Erwägung gezogen werde;

2. im Allgemeinen, jedoch besonders während der Herbstsaison, für grosse Wagentypen zum Flachstransporte sorgen zu lassen oder aber ohne Rücksicht auf das Vorhandensein derselben oder auch bei deren Mangel bei einer einmaligen Auflieferung des Quantums von 10.000 kg durch den Absender nur den entsprechenden Tarifsatz in Anwendung zu bringen;

3. dass Flachsquantitäten unter 5000 kg, welche von Landwirthen nach Flachsconsumgebieten aufgegeben, nach dem 5000 Kilogramm-Wagenladungstarife behandelt werden."

Punkt I wird mit dem Zusatze angenommen, dass nach den Worten:

„es sei das k. k. Handelsministerium zu ersuchen", eingeschaltet wird: „sowohl bei den Staats- als Privatbahnen".

Punkt I, 2, entfällt im Einverständniss mit dem Antragsteller mit Rücksicht auf die von der General-Direction im Comité abgegebenen Erklärungen.

Für Punkt II, 1 und 2, beantragt der Referent folgenden geänderten Wortlaut:

„wegen Herabsetzung der Frachttarife für Flachssendungen veranlassen zu wollen, dass eine Herabsetzung der Tarife für Flachssendungen in dringliche Erwägung gezogen werde, und zwar sowohl für halbe als ganze Waggonladungen".

Der Antrag wird in dieser Form zum Beschlusse erhoben.

Punkt II, 3, wurde vom Antragsteller zurückgezogen.

Ein im Laufe der Verhandlung von dem Mitgliede Anton T a u s c h e eingebrachter Antrag des Inhalts:

„Es sei das k. k. Handelsministerium zu ersuchen, jenen um theilweise Rückerstattung der Viehsalzfrachtkosten ansuchenden Gemeinden, welche der mit 28. April kundgemachten Tarifbegünstigungen Seitens der Privatbahnen nicht theilhaftig werden konnten, die möglichste Befürwortung angedeihen zu lassen"

wird zum Beschlusse erhoben.

Ueber Einladung Seiner Excellenz des Herrn Vorsitzenden berichtet nunmehr das Mitglied Ritter v. L i n d h e i m Namens des Comité über die Angelegenheiten, betreffend **Personentarif und Fahrordnung.**

Zu Punkt 1 des Abschnittes II der „Mittheilungen" wegen Ermässigung der Preise der Theilstreckenkarten stellt der Referent den Antrag:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird neuerdings ersucht, die Ermässigung der Preise der Theilstreckenkarten durchzuführen, da die bisher festgestellten Tarife in keinem Verhätnisse zum Preise der Jahreskarten stehen, und wird insbesondere Werth darauf gelegt, dass die Ausgabe der Theilstreckenkarten von 1—25 km beginne.

Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, auch bei den Privatbahnen einen verbilligten Theilstreckentarif von 1—25 km beginnend einzuführen."

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende bemerkt, dass mit Rücksicht auf die Seitens der Ministerien der Finanzen und des Handels erfolgte Ablehnung der diesbezüglich eingebrachten Vorschläge die General-Direction nicht in der Lage sei, neuerdings in dieser Frage die Initiative zu ergreifen.

Dem Antrag des Referenten wird von der Versammlung zugestimmt.

Die Mittheilungen:

zu Punkt 2, betreffend nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1893/94,

zu Punkt 3, betreffend nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1893,

zu Punkt 4 wegen regelmässigen Verkehres des Zuges Nr. 74 und Sicherung des Anschlusses in Budweis, sowie wegen Verbesserung des Zugsverkehres zwischen Budweis und Linz und wegen Anhaltens des Personenzuges Nr. 14 in der Haltestelle Budweis-Altstadt,

zu Punkt 5, betreffend Einführung eines weiteren Zugspaares auf der Localbahn Hadikfalva—Radautz,

zu Punkt 6 wegen Verbesserung der Fahrordnung auf der Strecke Berhometh a. S.—Mezebrody und auf der Localbahn Czernowitz — Nowosielitza, sowie wegen Benützung der Fahrkarten Czernowitz—Oswięcim auch auf der Nordbahnstrecke Krakau—Trzebinia—Oswięcim und wegen Verkaufes von Fahrkarten im Stadtbureau der Oesterr. Staatsbahnen in Czernowitz,

zu Punkt 7, betreffend Einlegung eines beschleunigten Personenzuges im Verkehre auf der Ungarischen Westbahn.

zu Punkt 8, wegen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Linie Graz — Hartberg und Fehring—Hartberg.

zu Punkt 9, betreffend die Verlegung der Abfahrtszeit des Güterzuges von Graz nach Fehring auf 10 Uhr Vormittags,

zu Punkt 10, wegen Herstellung des Anschlusses des Personenzuges Nr. 917 an den Südbahnzug Nr. 401 in Villach,

zu Punkt 11 wegen Weiterführung des zwischen den Stationen Tarnów und Grybów verkehrenden Zuges Nr. 620 bis Neu-Sandec,

werden ohne Bemerken zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilung

zu Punkt 12, Alinea 1, betreffend Beschleunigung der Fahrt bei den in Galizien verkehrenden Schnellzügen steht in Zusammenhang mit den in der Tagesordnung unter Punkt 16 e), f) und g) erscheinenden Anträgen des Mitgliedes Freiherrn v. R o m a s z k a n und wird mit diesen Anträgen behandelt.

Die Mittheilungen

zu Punkt 12, Alinea 2, wegen Errichtung eines Tagesschnellzuges zwicchen Wien und Lemberg und

zu Punkt 12, Alinea 3, wegen besserer Bahnverbindungen auf der Strecke Lawoczne—Stryj,

werden zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 12, Alinea 4, der Mittheilungen stellt der Referent Namens des Comité neuerdings den Antrag:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, für den Fall, als es nicht gelingen sollte, zwischen Wien und Lemberg einen Tagesschnellzug in Verkehr zu setzen, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu veranlassen, die Weiterführung des derzeit ab Wien und bis Oderberg verkehrenden Schnellzuges Nr. 5 bis Krakau, resp. bis Bielitz durchzuführen."

Dieser Antrag wurde zum Beschlusse erhoben.

Die Mittheilungen:

zu Punkt 13, betreffend Einrichtung directer Personenzugsanschlüsse in Schönbrunn nach und von Troppau, und

zu Punkt 14 wegen Bezeichnung der Schnellzüge der Buschtěhrader Eisenbahn mit geringerer Fahrgeschwindigkeit als Personenzüge und Einhebung der Personenzugs-Fahrpreise für dieselben,

werden ohne Bemerken zur Kenntniss genommen.

Das Mitglied Ritter v. Lindheim referirt hierauf über Punkt 2 der Tagesordnung: „Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1894/95“ und bringt die Fahrordnungs-Entwürfe gruppenweise zur Verhandlung.

Bezüglich der Gruppe I „Westliche Staatsbahnen“ berichtet der Referent, dass, abgesehen von geringen Aenderungen einzelner Verkehrszeiten der gleiche Fahrplan zur Durchführung kommen werde, wie im Winter 1893/94.

Eine Ausnahme machen die seit 1. Juni d. J. neu eingeführten „Ostende-Expresszüge“, welche in der Strecke Wien—Wels—Passau zu den bisherigen Verkehrszeiten aufrecht bleiben.

Von Linz bis Amstetten wird in Entsprechung mehrfacher Wünsche der Zug Nr. 18 (Linz ab 3 Uhr 53 Minuten Nachmittags) auch im Winter verkehren.

In der Strecke Lambach—Gmunden bleiben die drei Züge in jeder Richtung zu den ab 1. Mai wesentlich gekürzten Fahrzeiten auch im Winter unverändert in Curs.

Desgleichen wird in den Strecken Graz—Fehring—Hartberg, Gleisdorf—Weiz und Bierbaum—Neudau der Fahrplan vom 1. Juni l. J. bei Entfall der Sonn- und Feiertagszüge auch im Winterdienst 1894/95 aufrecht erhalten.

Namens des Comité stellt der Referent zu dieser Gruppe folgende Anträge:

„a) Der im Sommer Abends 10 Uhr 30 Minuten von Lindau abgehende Zug nach Bregenz, daselbst anlangend 10 Uhr 51 Minuten, soll auch während des Winterdienstes täglich verkehren.

b) Die k. k. General-Direction wird ersucht, die Züge Nr. 101 und 102 in Schwaz, des sehr bedeutenden Verkehres wegen, anhalten zu lassen.“

Diese Anträge werden angenommen.

Zur Gruppe II „Staatsbahnen in Böhmen und Mähren“, bemerkt der Referent, dass die Abfahrt des Tagesschnellzuges Wien (K.F.J.B.)—Prag, von Wien, wie ab 1. Mai, um 3 Uhr 5 Minuten Nachmittags verbleibt.

Des Weiteren sei beabsichtigt, das vierte Zugspaar (Nr. 3957 und 3958) zwischen Waidhofen a. d. Thaya—Schwarzenau-Zwettl, sowie die Züge Nr. 1135 und 1136 zwischen Budweis—Welleschim auch im Winter verkehren zu lassen, wenn sich die Frequenz bei diesen Zügen günstig gestaltet.

Zwischen Budweis—Salnau bleiben die mit 1. Mai d. J. an Stelle der gemischten Züge Nr. 2053 und 2054 neu eingerichteten Personenzüge Nr. 2011 und 2012 in Verkehr.

Die in der Strecke Dux—Bilin Stadt mit 1. Mai d. J. neu eingerichteten Züge Nr. 1117 und 1118 sollen auch im Winter cursiren.

Es werde weiters beabsichtigt, zwischen Pilsen—Eisenstein an Stelle der bisher in den Wintermonaten in Curs gewesenen gemischten Züge Nr. 1257 (Pilsen ab 12 Uhr 40 Minuten Nachts nach Eisenstein) und Nr. 1258 (Pilsen an 6 Uhr 25 Minuten Früh) die Personenzüge Nr. 1213 und 1212 unverändert wie im Sommerdienste verkehren zu lassen.

Hinsichtlich der Gruppe III „Staatsbahnen in Galizien“ theilt der Referent mit, dass beabsichtigt wird, den bestehenden Sommerfahrplan — mit Ausschluss der sogenannten Saison- und Bäderzüge in einzelnen Strecken — auch im Winterdienste 1894/95 aufrecht zu belassen.

In der Strecke Krakau (Podgorze)—Husiatyn sollen die mit 1. Mai d. J. neu eingerichteten Züge Nr. 1161 von Kalwarya nach Skawina, im Anschlusse von Wadowice nach Krakau, Zug Nr. 620 von Grybów nach Neu-Sandec, sowie die Züge Nr. 1361 und 1372 zwischen Buczacz und Czortków in Verkehr bleiben.

Desgleichen bleibt der Zug Nr. 1218 Stanislau—Chyrów, sowie die Anschlusszüge Nr. 1711 Lemberg—Stryj—Lawoczne und Nr. 2017 Chyrów—Przemyśl zu den Verkehrszeiten wie im Sommerfahrplan aufrecht.

In der Strecke Stryj—Skole werden die Züge Nr. 1717 und 1718 und zwischen Czernowitz und Nowosielitza das zweite Zugspaar (Zug Nr. 2554 und 2553) auch im Winter in Verkehr kommen.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird die Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1894/95 unverändert angenommen.

Dagegen wird der von dem Mitgliede Freiherrn v. Romaszkan anschliessend hieran gestellte Antrag:

„Es möge die Abfahrtszeit des Schnellzuges von Lemberg nach Czernowitz in der Sommerfahrordnung 1894 um 15 Minuten früher gelegt werden“,

abgelehnt.

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende theilt mit, dass zur Fahrordnung eine Petition des „Vereines reisender Kaufleute Oesterreich-Ungarns in Wien“ eingelangt sei, welche dahin geht, es möge schon von diesem Jahre angefangen die Winterfahrordnung anstatt mit 1. October mit 1. November in Kraft treten, und bemerkt, dass diese Petition dem Comité für die nächste Session vorbehalten bleibe.

Das Mitglied Ritter v. Lindheim referirt sodann über den Antrag des Mitgliedes Alexander Adler (Punkt 4 der Tagesordnung), lautend:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird gebeten:

1. zu veranlassen, dass der Schnellzug Nr. 1105 in der Station Prägarten wenigstens bedingt anhält;

2. die Einführung eines Personenzuges von Budweis oder eines Localzuges von Sommerau ins Auge zu fassen, der

a) an den Personenzug Nr. 1113 in Gaisbach Anschluss hat, oder

b) an die nach Wien gehenden Schnellzüge Nr. 6 und 4 anschliesst, wodurch auch eine Nachmittagsverbindung mit Linz erreicht wäre.“

Conform dem Vorschlage des Referenten wird beschlossen, diesen Antrag der k. k. General-Direction zur Würdigung abzutreten.

Hierauf berichtet der Referent cumulativ über nachfolgende Anträge, und zwar:

a) des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt 6 c) und d) der Tagesordnung), lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, das k. k. Handelsministerium wolle:

1. Die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn veranlassen, dass der 6 Uhr 55 Minuten Früh von Oderberg abgehende und 8 Uhr 57 Minuten Früh in Prerau anlangende Schnellzug Anschluss nach Brünn findet, ebenso soll der jetzt 6 Uhr Abends von Brünn nach Prerau abgehende Personenzug etwas früher verlegt und in einen Schnellzug umgestaltet werden, damit die Reisenden in Prerau Anschluss an den 7 Uhr 30 Minuten Abends nach Oderberg abgehenden Schnellzug finden;

2. die Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft veranlassen, im Anschlusse an den projectirten 10 Uhr 45 Minuten Vormittags in Brünn eintreffenden Eilzug der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einen neuen Eilzug Brünn—Okřisko einzuleiten, um eine directe Verbindung nach Iglau herzustellen;"

b) des Mitgliedes A. C. Lemach (Punkt 14 b) der Tagesordnung), lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, es sei das k. k. Handelsministerium zu bitten, dasselbe möge seinen mächtigen Einfluss auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin aufwenden, dass der Prerauer Personenzug Nr. 39 ohne Verzug den nothwendigen Anschluss an den von Schönbrunn nach Troppau abgehenden Frühzug Nr. 1223 bekomme;

c) des Mitgliedes Franz Obratschai (Punkt 16 a) der Tagesordnung), lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, die Regierung dringend zu bitten, dass:
a) zwischen Schönbrunn und Troppau und zurück eine Vermehrung der Eisenbahnzüge Platz greife, damit zu und von den in Schönbrunn, insbesondere in der Richtung gegen Galzien verkehrenden Zügen bessere Anschlüsse erreicht werden;
b) zwischen Troppau und Wigstadtl auf eine bessere Verbindung Bedacht genommen werde;
c) auf der Bennisch-Troppauer Localbahnstrecke ein Approvisionirungszug versuchsweise eingeführt werde;
d) durch Einführung von Schnellzügen auf der Strecke Prerau — Brünn und umgekehrt die Fahrzeit zwischen Brünn und Troppau sowie umgekehrt abgekürzt werde."

Namens des Comité stellt der Referent hiezu den Antrag:

„Die Anträge W. Briess:
a) wegen Erstellung günstiger Zugsverbindungen zwischen Oderberg—Prerau und Prerau—Brünn;
b) Einstellung eines neuen Schnellzuges von Brünn nach Okřisko behufs directer Verbindung mit Iglau;
c) des Dringlichkeitsantrages betreffs verbesserter Anschlüsse an die in Böhmisch-Trübau anlangenden Schnellzüge betreffs der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

A. C. Lemach:
wegen Erstellung eines Anschlusses zwischen dem Prerauer Personenzug Nr. 39 und dem von Schönbrunn nach Troppau abgehenden Frühzuge Nr. 1223;

Franz Obratschai:
wegen Verbesserung der Zugsverbindungen zwischen Schönbrunn und Troppau, Wien und Troppau und auf der Linie Zauchtl—Wigstadtl—Bautsch;
werden in Ansehung des Umstandes, dass hiedurch wichtige Verkehrsinteressen berührt werden, deren Wahrung auch die Landtage von Mähren und Schlesien in den letzten Sessionen beschäftigt hat, dem k. k. Handelsministerium zur ernstesten Würdigung überwiesen.

Hiebei wird die k. k. Regierung ersucht, mit grösster Beschleunigung und unter ihrem Vorsitz eine Commission, bestehend aus Delegirten der Handelskammern Brünn, Olmütz und Troppau, sowie aus Repräsentanten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft zu berufen und zunächst im Wege des gegenseitigen Meinungsaustausches und der Vereinbarung die dringend nothwendige Lösung der obschwebenden Verkehrsfragen anzubahnen. Das k. k. Handelministerium wird ersucht, über das Resultat dieser Berathungen dem Staatseisenbahnrathe in der nächsten Session Mittheilung zu machen."

Nach längerer Debatte, in deren Verlauf das Mitglied Freiherr v. Romaszkan den Antrag stellt, dass der zu veranstaltenden Enquête auch Delegirte der drei galizischen und der Bukowinaer Handelskammer beizuziehen seien, wird der Antrag des Comité angenommen, der Zusatzantrag des Mitgliedes Freiherrn v. Romaszkan jedoch abgelehnt.

Von dem Mitgliede Ludwig Christ sind folgende, in der Tagesordnung unter Punkt 8 a), b) und c) erwähnte Anträge eingebracht worden:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird gebeten:

1. Den in den Sommermonaten verkehrenden Schnellzug Nr. 5, Abfahrt 3 Uhr 30 Minuten Nachmittags, in der Strecke Wien—Linz—Wels auch in der Winterfahrordnung 1894/95 einzustellen und einen Anschluss-Personenzug an denselben in der Strecke Wels—Salzburg verkehren zu lassen;

2. den Zug Nr. 29, welcher nur Wien—Linz im Verkehr war, in der Winterfahrordnung 1894/95 bis Wels täglich verkehrend einzustellen;

3. den Kartenvorverkauf der ersten fünf Zonen wieder frei zu geben oder doch wenigstens in den wichtigeren Verkehrsrelationen Tour- und Retourkarten einzuführen."

Dem Vorschlage des Referenten gemäss werden die Anträge, betreffend die Fortdauer des Schnellzuges Nr. 5 (Abfahrt von Wien K.E.B. um 3 Uhr 30 Minuten Nachmittags) auch in den Wintermonaten und die Verlängerung des Zuges Nr. 29 in der Winterfahrordnung bis Wels der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zur Würdigung überwiesen.

Ueber Punkt 3 des Antrages entspinnt sich eine längere Debatte, in deren Verlauf das Mitglied Graf Belrupt-Tissac den Verkauf von Perron-Eintrittskarten bespricht und die beschleunigte Einführung des in Aussicht gestellten Verkaufes durch Automaten anregt.

Nach einigen aufklärenden Bemerkungen des Verkehrsdirectors Hofrath Wessely wird der vom Referenten vertretene Antrag des Comité:

„Die k. k. General-Direction wird ersucht, zum Ersatze des nunmehr eingestellten Kartenvorverkaufes der ersten fünf Zonen in allen Relationen, wo das Bedürfniss sich zeigt, die Ausgabe von Tour- und Retourkarten ohne besondere Preisermässigung einzuführen.

Die Karten für das Betreten der Perrons sollen künftig im Vorverkaufe erhältlich sein"

angenommen.

Zu den Anträgen des Mitgliedes Alfred Deutsch (Punkt 9 a), b) und c) der Tagesordnung), lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, das k. k Handelsministerium wird ersucht:

1. Darauf hinzuwirken, dass die Geschwindigkeit auf der Betriebsstrecke der Localbahn von Reichenberg nach Gablonz, welche jetzt nur circa 16 Kilometer per Stunde beträgt, wenigstens annähernd auf die in den Concessionsbedingungen vom 26. Juli 1886 vorgesehenen 25 Kilometer erhöht werde;

2. seinen Einfluss dahin geltend zu machen, dass
a) die jetzige ungewöhnlich lange Fahrzeit der Züge von Eisenbrod nach Tannwald und vice versa im Maximum mit 52 Minuten festgestellt werde;
b) mit der Eröffnung der Localbahnstrecken Gablonz—Tannwald und Josefsthal — Morchenstern — Tannwald ausser den bisher nach jeder Richtung verkehrenden drei Zügen zwischen Eisenbrod und Tannwald je ein vierter Zug eingelegt werde, und dass ferner die Fahrordnungen zwischen der Flügelbahn Eisenbrod—Tannwald einerseits und den zur Eröffnung gelangenden Localbahnstrecken Gablonz—Tannwald und Josefsthal—Morchenstern—Tannwald andererseits derart festgestellt werden, dass die Zugsanschlüsse in beiden Richtungen, wenn irgend thunlich, mit einander correspondiren",

stellt das Comité den Antrag:

„Die Anträge in Betreff der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in der Relation Reichenberg—Gablonz einerseits und Eisenbrod—Tannwald andererseits, ferner wegen Einstellung eines vierten Zuges in der Relation Eisenbrod—Tannwald und Erstellung von günstigen Zugsanschlüssen dieser Relation an die zur Eröffnung gelangenden Localbahnstrecken Gablonz—Tannwald und Josefsthal—Morchenstern—Tannwald werden dem k. k. Handelsministerium zur Würdigung überwiesen."

Dieser Comité-Antrag wird zum Beschlusse erhoben.

Auch bezüglich der Anträge des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt 11 a) und c) der Tagesordnung), lautend:

a) „Der Staatseisenbahnrath wolle durch geneigten Beschluss die k. k. Regierung um Veranlassung ersuchen,

dass dio Buschtěhrader Eisenbahn für den im Winter und Sommer um 5 Uhr 30 Minuten Morgens von Eger nach Prag und in der Gegenrichtung um 3 Uhr 25 Minuten Nachmittags verkehrenden Personenzug den 50percentigen Znschlag in Zukunft nicht mehr einhebe, eventuell dass, wie früher, für diesen Zng wieder Retourkarten zur Ausgabe gelangen.

b) „Der Staatseisenbahnrath wolle die k. k. Regierung ersuchen, die Buschtěhrader Eisenbahn zu verhalten, dass diese auf ihrer Strecke Eger—Komotau ihren Personenzugsverkehr während der Winterfahrzeit endlich rationeller und den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechender einrichte, insbesondere dass sie:

1. den um 1 Uhr von Eger nur bis nach Karlsbad gehenden gemischten Zug durch einen Personenzug Mittags von Eger bis nach Komotau ersetze,
2. dass der im Winter um 4 Uhr 15 Minuten von Eger nach Komotau abgehende Zug auf 6 Uhr 30 Minuten Abends verlegt und dafür der bisher um 6 Uhr 30 Minuten von Eger nur bis nach Falkenau verkehrende gemischte Zug aufgelassen werde,
3. dass ein Personenzug Mittags von Komotau nach Eger verkehre,“

tritt die Versammlung dem vom Comité gestellten Antrage bei, welcher dahin geht:

„Die Anträge:

a) wegen Einstellung des 50percentigen Schnellzugs-Zuschlages bei dem Morgens von Eger nach Prag und Nachmittags von Prag nach Eger verkehrenden Zuge der Buschtěhrader Eisenbahn, eventuell Wiedereinführung von Retourkarten für diesen Zug,
b) wegen Erstellung eines günstigeren Personenzugsverkehres während der Dauer der Winterfahrordnung in der Relation Eger—Komotau der Buschtěhrader Eisenbahn

werden dem k. k. Handelsministerium zur eingehenden Würdigung überwiesen.“

Ein weiterer Antrag des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt 11 d) der Tagesordnung):

„Die k. k. Regierung wird ersucht, die österreichischen Eisenbahnverwaltnngen zu veranlassen, dass Mineralwässer während des Winters auch mittelst Personenzügen zu expediren seien,“

wird nach dem Antrage des Referenten aus betriebstechnischen Gründen und weil principiell das System der gemischten Züge nicht noch ausgedehnt, sondern eher eingeschränkt werden soll, abgelehnt.

Der Referent berichtet nunmehr über die in der Tagesordnung unter Punkt 12 erwähnten Anträge des Ersatzmitgliedes Ernst Holzer, lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen:

Die k. k. General-Direction der Staatsbahnen werde ersucht, behufs Erstellung einer günstigen Zugsverbindung in der Relation Cormons—Pola die Abfahrtszeit des von Divacca um 9 Uhr 7 Minuten Vormittags abgehenden Postzuges Nr. 15 um circa 15 Minuten zu verschieben, damit die von der Strecke Cormons—Nabresina—Sessana mit dem Triest—Wiener Tagesschnellzuge ankommenden Reisenden (Divacca an 9 Uhr 18 Minuten Vormittags) noch denselben zur Weiterfahrt benützen können.“

Im Falle dies aus mir unbekannten Gründen unthunlich sein sollte, stelle ich den subordinirten Antrag:

„1. Die k. k. General-Direction möge im Einvernehmen mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auf andere Weise eine bequeme Zugsverbindung zwischen den Linien Cormons—Nabresina und Divacca—Pola erstellen.

2. Die Regierung wird gebeten, die Südbahn zu vermögen, die Schnellzüge Nr. 1003 und 1004 (ab Cormons 6 Uhr 55 Minuten Vormittags, an Cormons 9 Uhr 55 Minuten Nachmittags) mit directen Wagen I. und II. Classe Cormons—Wien auch in den Sommermonaten verkehren zu lassen.

3. Die Regierung werde ersucht, bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen ihren mächtigen Einfluss aufzubieten, dass zum Zwecke der Erleichterung des Verkehres eine bessere Verbindung zwischen den Zügen der Linie Nabresina—Cormons und denen der italienischen Bahnstrecke Udine—Pontebba, respective k. k. Staatsbahn Pontafel—Tarvis zur Einführung gelange.

4. Die Regierung werde ersucht, anlässlich eines am 24. April d. J. auf der Strecke Bivio—Monfalcone vorgekommenen Unglücksfalles die nöthigen Weisungen zu erlassen, damit die Circulation der italienischen Personenwagen auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft strengstens überwacht und nach Möglichkeit beschränkt werde, jedenfalls aber nur solche Wagen zur Benützung des Publicums zugelassen werden, welche den diesseits giltigen diesbezüglichen Vorschriften vollkommen entsprechen.“

Hiezu stellt der Referent Namens des Comité folgenden Erledigungsantrag:

„Die Erstellung einer geänderten Zugsverbindung in der Relation Cormons—Pola, respective Cormons—Nabresina und Divacca—Pola ist, sofern das k. k. Marine-Commando zu Pola und die Lloyd-Gesellschaft ihr Einverständniss geben, von der k. k. General-Direction in Erwägung zu ziehen und der Antrag, betreffend die strengere Ueberwachung und thunlichste Beschränkung des Verkehres von italienischen Personenwagen auf den Linien der Südbahn, sowie die Einstellnng directer Wagen der Regierung zur Würdigung zu überweisen.

Dagegen kann die Erstellung einer besseren Verbindung zwischen den Zügen der Linie Nabresina—Cormons nnd jenen der Linien Udine—Pontebba und Pontafel—Tarvis nicht empfohlen werden, da sie geeignet wäre, den Verkehr von den diesseitigen Bahnen abzuziehen und auf die italienischen Linien zu übertragen.“

Dieser Comité-Antrag wird zum Beschlusse erhoben.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Adalbert Kocourek (Punkt 13 c) der Tagesordnung), lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, das k. k. Handelsministerium sei zu ersuchen, die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beauftragen, folgende Aendernngen und Ergänzungen in der Fahrordnung einzuführen:

a) Der Personenzug Nr. 1135 der Linie Budweis—Linz soll bis Linz und der Gegenzug Nr. 1136 bereits von Linz nach Budweis verkehren, wodurch ein guter Anschluss mit dem Schnellzuge Nr. 5 nach Salzburg hergestellt würde.
b) Der Personenzug Nr. 125 der Linie Budweis—Pilsen soll von Budweis direct nach Zditz als Personenzug Nr. 614 verkehren, in welchem Falle von Protivin aus ein neuer Zug als Nr. 125 zu formiren wäre.

   Der bisher als Personenzug Nr. 615 von Zditz nach Protivin verkehrende Zug soll gleich nach Ankunft des Personenzuges Nr. 7 der Böhmischen Westbahn von Zditz wegfahren und die Fahrgeschwindigkeit so erhöhen, dass derselbe bei directer Fahrt bis Budweis daselbst längstens um 7 Uhr 30 Minuten Abends eintreffe.

   In diesem Falle würde der Personenzug Nr. 126 nur bis Protivin verkehren und die Reisenden hätten dann gegen Budweis Anschluss an den Personenzug Nr. 12.
c) Die als gemischte Züge Nr. 2053 und 2054 verkehrenden Züge der Linie Wessely—Ober-Cerekwe sollen in Personenzüge umgewandelt werden, eine kürzere Fahrzeit erhalten und bis, respective von Ober-Cerekwe verkehren“

schlägt der Referent folgenden Erledigungsantrag vor:

„Die Anträge betreffs der Erstellung günstiger Zugsverbindungen in den Relationen Budweis—Linz—Budweis, Budweis—Pilsen, Zditz—Protivin und Wessely—Ober-Cerekwe werden, namentlich insoweit sich ein Theil derselben durch eine beabsichtigte grössere Fahrplanänderung auf der Linie Wien—Eger lösen lassen wird, der k. k. General-Direction zur Würdigung überwiesen.“

Die Versammlung stimmt dieser Erledigung zu.

Weiter liegt von dem Mitgliede Anton Carl Lemach folgender, in der Tagesordnung unter Punkt 14 a) erwähnte Antrag vor:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, das k. k. Handelsministerium sei dringendst zu bitten, die Verhandlungen mit der königl. ungarischen Regierung, bozw. mit der Direction der Kaschau-Oderberger Bahn, betreffs der Einführung des österreichischen Zonentarifes auf der österreichischen Theilstrecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu beschleunigen und in der Weise zum Abschlusse zu bringen, dass der österreichische Zonentarif auf der österreichischen Theilstrecke

der Kaschau-Oderberger Eisenbahn baldigst zur Einführung gelange."

Dem entgegen beantragt der Referent Namens des Comité:

„Der Antrag wegen baldiger Einführung der österreichischen Zonentarife auf der österreichischen Theilstrecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn kann wegen der schwierigen Lösung der damit zusammenhängenden administrativen Fragen nicht empfohlen werden."

In der Verhandlung hierüber begründet das Mitglied Lemach eingehend den von ihm gestellten Antrag und empfiehlt dessen Annahme.

Seitens des Sectionsrathes Dr. Ritter v. Küchler wird darauf hingewiesen, dass die bisherigen Verhandlungen mit der ungarischen Regierung nicht die Einführung des österreichischen Zonentarifes, sondern, um die Einheitlichkeit des Tarifes herzustellen, die Einführung des ungarischen Zonentarifes auch auf der österreichischen Strecke zum Gegenstande hatten.

Dieselben, aus dem Garantieverhältnisse der Kaschau-Oderberger Bahn herrührenden Schwierigkeiten, welche die Uebertragung des ungarischen Zonentarifes verhinderten, dürften auch der Einführung des österreichischen Zonentarifes entgegenstehen.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird der vom Referenten vertretene Antrag des Comité angenommen.

Es gelangen nunmehr die Anträge des Mitgliedes Freiherrn v. Romaszkan zur Berathung, welche in der Tagesordnung unter Punkt 18 e), f), g), h), i) und j) angeführt sind.

Dieselben lauten:

„Da die jetzt zwischen Wien und Suczawa verkehrenden Schnellzüge mit nur einer Fahrgeschwindigkeit von 40 Kilometer per Stunde fahren, so wird das k. k. Handelsministerium gebeten, die Verfügung zu treffen, dass diese Schnellzüge mit einer grösseren Geschwindigkeit in Zukunft verkehren."

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen:

1. Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatbahnen wird ersucht, dass die auf den galizischen Staatsbahnen verkehrenden Schnellzüge mit einer Geschwindigkeit von 50 Kilometer per Stunde fahren, das heisst, die Fahrtdauer von Krakau nach Lemberg nicht mehr wie 7 Stunden und jene zwischen Lemberg und Czernowitz nicht mehr wie 5 Stunden betrage.

2. Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erwirken, dass die zwischen Wien und Krakau verkehrenden Schnellzüge mit einer Geschwindigkeit von 50 Kilometer per Stunde fahren, das heisst, die Fahrtdauer von Wien nach Krakau nicht mehr als 8 Stunden betrage.

3. Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erwirken, dass zwischen Wien und Krakau ein dritter Schnellzug eingeleitet werde.

4. Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird ersucht, zwischen Lemberg und Krakau einen dritten und zwischen Lemberg und Czernowitz einen zweiten Schnellzug einzuführen.

5. Dass bei Einführung dieser neuen Schnellzüge die nachstehend proponirte Fahrordnung eingeführt werde:

I. Schnellzug	II. Schnellzug	III. Schnellzug		I. Schnellzug	II. Schnellzug	III. Schnellzug
7 h Früh	3 h Nachm.	10 h Nachts	↓ Wien . . . . ↑	10¼ h Abends	1½ h Mittags	6½ h Morg.
3 h Nachm.	11 h Nachts	6 h Früh	Krakau	2¼ h Mittags	5½ h Früh	10½ h Nachts
10¼ h Abends	6¼ h Früh	1¼ h Mittags	Lemberg	7 h Früh	10¼ h Nachts	3¼ h Nachm.
mit Postzug	11½ h Mittags	6½ h Abends	Czernowitz	mit Postzug	5 h Nachm.	10 h Vorm.

Bei all' diesen Schnellzügen ist die Fahrtdauer zwischen Wien und Krakau auf 8, zwischen Krakau und Lemberg auf 7, zwischen Lemberg und Czernowitz auf 5 Stunden normirt, was einer Geschwindigkeit von 50 Kilometer per Stunde entspricht.

In Krakau und Lemberg wurde immer ansserdem ein Aufenthalt von 15 Minuten angenommen."

Der Referent beantragt hierüber Namens des Comité:

„Die Anträge des Freiherrn v. Romaszkan, betreffend:

a) die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Linie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Schnellzugs-Relation Wien—Krakau,
b) die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Linie der Staatsbahnen in den Schnellzugs-Relationen Krakau—Lemberg—Czernowitz,
c) die Einführung eines dritten Schnellzuges auf der Nordbahnlinie Wien—Krakau,
d) die Anregung, den Verkehr mit Galizien, bezw. der Bukowina durch Einführung eines dritten Schnellzuges zwischen Lemberg und Krakau und eines zweiten Schnellzuges zwischen Lemberg und Czernowitz zu verbessern,

werden dem k. k. Handelsministerium, bezw. der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu neuerlicher ernster Erwägung überwiesen.

Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, hierüber eine Berathung zwischen den Vertretern der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der Handelskammern Krakau, Lemberg, Brody und Czernowitz zu veranstalten und in nächster Sitzung darüber zu berichten."

In längerer Auseinandersetzung begründet das Mitglied Freiherr v. Romaszkan die von ihm gestellten Anträge, wobei er insbesondere die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge in Galizien mit jener der Schnellzüge auf anderen Strecken vergleicht und zu dem Schlusse gelangt, dass bei den Schnellzügen in Galizien die Einhebung einer Schnellzugsgebühr nicht gerechtfertigt sei.

Verkehrsdirector Hofrath Wessely bezeichnet den Vergleich der Fahrgeschwindigkeit bei den Schnellzügen in Galizien mit jener beispielsweise der Schnellzüge auf der Strecke Wien—Salzburg schon wegen der häufigeren Aufenthalte der ersterwähnten Schnellzüge als nicht zutreffend, und weist weiter die Berechtigung zur Einhebung des Schnellzugszuschlages auch für die Schnellzüge in Galizien aus den hiefür massgebenden gesetzlichen Bestimmungen nach.

Nachdem noch das Mitglied Russmann den Comité-Antrag unterstützt hatte, wird derselbe bei der hierauf erfolgten Abstimmung zum Beschlusse erhoben.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 20 a) der Tagesordnung) wegen Weiterführung des Personenzuges Nr. 147, ab Salzburg 6 Uhr 4 Minuten Abends, bis Saalfelden für die Sommerfahrordnung 1894 wird vom Antragsteller zurückgezogen, da die Durchführung nicht mehr möglich wäre, und wird für die nächste Session vorbehalten.

Ein weiterer Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 20 b) der Tagesordnung) wegen Anhalten der Schnellzüge Nr. 3, ab Wien 7 Uhr 45 Minuten, in der Richtung Salzburg und in der Gegenrichtung Schnellzug

Nr. 4, ab Salzburg 2 Uhr 24 Minuten Nachmittags, in der Station Strasswalchen für die Winterfahrordnung 1894/95 wird, dem Vorschlage des Referenten gemäss, der k. k. General-Direction zur Würdigung empfohlen.

Das Mitglied Victor Riedl Edler v. Riedenstein stellt folgenden Dringlichkeitsantrag:

„Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, dahin zu wirken:

1. dass durch eine entsprechende Aenderung der Fahrpläne der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und der Oesterr. Nordwestbahn, sowie der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits in den Anschlussstationen Kolin, Pardubitz, Tynischt u. s. w. eine bessere Verbindung der auf diesen Linien verkehrenden Personenzüge hergestellt werde;

2. dass auf der Böhmischen Westbahn, namentlich in der Strecke Pilsen—Prag, mehr Personenzüge in Verkehr gesetzt werden, da die bestehenden dem grossen Verkehr und der besseren, höchst wünschenswerthen Verbindung mit der Landeshauptstadt, namentlich in der Sommersaison, nicht genügen;

3. dass die Courierzüge der Buschtěhrader Eisenbahn Nr. 3 und 4 in der Station „Unhoscht“ bedingungsweise anhalten.“

Dieser Antrag wird, nachdem die Versammlung der Dringlichkeit zugestimmt hatte, in Verhandlung gezogen und gelangt zur Annahme.

Ein weiterer, von dem Ersatzmitgliede Dr. Johann Ritter v. Zotta eingebrachter Antrag:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird ersucht, die geeigneten Massnahmen zu treffen, damit:

1. der Wagenwechsel in der Station Karapcziu der Bukowinaer Localbahnen vermieden werde;

2. ein Localzug von Oesterreichisch-Nowosielitza nach Czernowitz, mit der Abgangszeit circa 6 Uhr 30 Minuten Früh, eingeführt werde;

3. die Umladung der zur Lagerung in Oesterreichisch-Nowosielitza bestimmten alla rinfusa Getreidesendungen russischer Provenienz in Oesterreichisch-Nowosielitza stattfinde“,

wird dem Fahrordnungs-, bezw. Tarif-Comité zur Berichterstattung in der nächsten Session überwiesen.

Von dem Mitgliede Grafen Coronini-Cronberg wurde folgender Dringlichkeitsantrag eingebracht:

„Die Regierung wird ersucht, ihren Einfluss auf die Südbahn-Gesellschaft dahin auszuüben, dass der Beförderung von Obstsendungen aus Görz nach den nördlich gelegenen Märkten eine erhöhte, der Bedeutung dieses Verkehres entsprechende Pflege zugewendet werde, und zwar:

1. durch Beistellung vollkommen geeigneter Wagen in genügender Anzahl;

2. durch raschere Beförderung und

3. durch Herabsetzung der Tarife, welche den für die gleichen Sendungen aus Triest geltenden gegenüber unverhältnissmässig hoch gehalten sind.“

Nachdem die Versammlung zunächst die dringliche Behandlung dieses Antrages beschlossen, begründet das Mitglied Graf Coronini-Cronberg den von ihm gestellten Antrag in eingehender Weise.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wurde der Antrag angenommen.

Hiemit erscheint die Tagesordnung erschöpft und da auch weitere Anträge nicht mehr gestellt werden, schliesst der Herr Vorsitzende die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes an die Mitglieder und die Referenten für die Mühewaltung bei der Berathung, bezw. Berichterstattung über das vorgelegene sehr umfangreiche Materiale, worauf noch das Mitglied Gottlieb Bondy im eigenem, wie im Namen der Versammlung dem Herrn Vorsitzenden den Dank ausspricht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Erweiterung der Station Laun: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Laun der Linie Prag—Moldau für den 24. Juli anberaumt und mit der Leitung der Commission den Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [G.-I.-Z. 12.930.]

Kolomeaer Localbahnen. (Projectirte Localbahn von Szeparowce nach Delatyn: Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Trassenrevision hinsichtlich des von dem Verwaltungsrathe der Kolomeaer Localbahnen vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Szeparowce nach Delatyn, zum Anschlusse an die im Baue befindliche k. k. Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka, für den 24. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Severin Barikowski in Kolomea betraut. [G.-I.-Z. 12.479.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Umänderung der Gartenanlagen am Bahnhofe in Wien: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn für die Umänderung der Gartenanlagen an der Abfahrtsseite des Centralbahnhofes in Wien für den 21. Juli, Vormittags 10 Uhr, anberaumt und mit der Leitung der Commission den k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [G.-I.-Z. 12.442.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Kralup—Swolenowes—Střebichovic-Vinařic: Provisorische Rollbahn in Swolenowes: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. Zuckerfabrik in Swolenowes für die Herstellung einer provisorischen Rollbahn in der Station Swolenowes der Localbahn Swolenowes—Smečna für den 24. Juli anberaumt. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann. [G.-I.-Z. 12.594.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Herstellungen.) Das Project für die Aenderungen der Sicherungsanlagen in den Stationen Wien und Meidling wurde zur Ausführung genehmigt. [7. Juli, Z. 23.252.]

— (Schleppgeleise in der Brückenbauanstalt in Graz.) In der Brückenbauanstalt der Oesterr.-Alpinen Montangesellschaft in Graz wird ein von dem daselbst bestehenden Industriegeleise abzweigendes Stockgeleise in einer Länge von 98 m hergestellt. [22. Juni, Z. 28.347.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Anlage eine Wasserleitung.) Durch das Bahnobject in km 324·827/9 der Linie Marburg—Franzensfeste wurde für Zwecke der Wasserversorgungs-Interessentenschaft in Welsberg eine vom Bade Waldbrunn nach Welsberg führende Wasserleitung hergestellt. [24. Juni, Z. 33.691.]

— (Linie Nabresina—Cormons: Zufahrtstrasse zum Frachtenbahnhofe in Görz.) Das Project für die Einmündung der neuen Zufahrtstrasse zum Frachtenbahnhofe und Verbreiterung des Vorplatzes vor dem gedeckten Perron in Görz wurde genehmigt. [3. Juli, Z. 31.355.]

— (Linie Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt: Ableitung von Drainagewässern.) Das Project über die Ableitung von Drainagewässern unter dem gewölbten Durchlasse in km 5·9218 der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn für Zwecke der Firma Robert Herzfelder & Co. wurde genehmigt. [24. Juni, Z. 33.692.]

Bozen-Meraner Bahn. (Detailpläne für die Sinnichbachbrücke.) Die Detailpläne für die anlässlich der Erhöhung der von km 25·316 der Bozen-Meraner Bahn abzweigenden, zum Steinbruch am Sinnichbache führenden Schleppbahn herzustellende Brücke wurden genehmigt. [4. Juli, Z. 29.963.]

Wiener Localbahnen. (Linie Wiener-Neudorf—Guntramsdorf: Niveaukreuzung mit der Südbahn.) Das Project für die Niveaukreuzung der Localbahn Wiener-Neudorf—Guntramsdorf mit der Südbahnlinie Mödling—Laxenburg und mit dem Schleppgeleise zur Herzfelder'schen Ziegelei wurde zur Ausführung genehmigt. [26. Juni, Z. 33.809.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Auspitz Stadt—Auspitz Bahnhof. (Technisch-polizeiliche Prüfung und Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Localbahn Auspitz Stadt—Auspitz Bahnhof der Betriebsconsens ab 18. Juli ex commissione ertheilt. [H.-M.-Z. 39.351.]

Salzkammergut-Localbahn. (Locomotivprüfung.) Am 28. Juni fand im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung der in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz im Jahre 1894 gebauten schmalspurigen Tenderlocomotive, Fabriksnummer 3034, Bahn-Inventarsnummer 11, welche für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf der Salzkammergut-Localbahn bestimmt ist, mit anstandslosem Ergebnisse statt. — Der Kessel dieser Locomotive hat laut Certificat die gesetzliche Probe gut bestanden. Die Locomotive selbst ist nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 29. Juli 1891, Z. 28.729, genehmigten Typenplänen erbaut. Dieselbe hat vier Achsen, von welchen drei, die Kuppelachsen, vor der Feuerbüchse liegen, die vierte, die Laufachse, aber hinter derselben gelagert erscheint. — Die zweite Achse ist die Triebachse. Die Laufachse befindet sich in einem Drehgestell, welches in Combination mit der dritten Achse steht, die beiderseits um 25 mm verschiebbar ist. — Das Kesselgewicht ist durch sieben Blattfedern, wovon sechs Längs- und die über der Laufachse liegende eine Querfeder ist, auf die Achsen übertragen. Die Steuerung ist nach System Heusinger v. Waldegg gebaut und liegt ebenso wie die horizontalen Dampfcylinder ausserhalb der Räder. Die Wandungen des unterhalb des Langkessels situirten Wasserkastens bilden zugleich den Rahmen bei dieser Locomotive; ferner ist an beiden Langseiten der Maschine gleichfalls je ein Wasserkasten angebracht. Die Kesselarmatur ist vollständig. Die Locomotive besitzt auch noch zwei Injecteure, eine Dampfheizungs-Einrichtung und Handglocke, einen cylindrischen Rauchfang mit Funkensieb im Rauchkasten und eine Hebel- und Vacuumbremse, mit welcher das erste und zweite Räderpaar gebremst werden kann. Vorne und rückwärts sind Bahnräumer und je ein Puffer angebracht. Die Spurweite beträgt 0·760 m und das Totalgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande 22·6 t. Die Probefahrt fand auf der 8 km langen Strecke Salzburg-Rangirbahnhof—Eugendorf und zurück mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 32 km und einer Maximal-Geschwindigkeit von 40 km per Stunde statt. — Die Locomotive ging selbst bei der erreichten grössten Geschwindigkeit so sicher und ruhig, dass es aus Sicherheitsrücksichten keinem Anstande unterlag, die vorbeschriebene Locomotive für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf der Salzkammergut-Localbahn zu verwenden. [Z. 38.692.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im April.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat April beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 11 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse in Stationen und 192 sonstige meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 198 Personen zu Schaden gekommen, sowie 20 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 68 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 11 verletzt, und zwar entfallen: zwei Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover, je eine Tödtung auf die grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Bromberg und in Berlin, drei Verletzungen auf die grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, eine Verletzung auf die Hessische Ludwigsbahn, zwei Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrh.) in Köln, je eine Verletzung auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Frankfurt a/M., in Erfurt, in Köln (linksrh.) und in Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 19 getödtet und 136 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 1 getödtet und 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 15 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 39 Beamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35.160·64 km Betriebslänge und 936,314.398 geförderten Achskilometern) 209 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und auf den grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2299·05 km Betriebslänge und 28,265.589 geförderten Achskilometern) 9 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Breslau-Warschauer Eisenbahn, auf der Braunschweigischen Landeseisenbahn und auf der Werrabahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Rheda nach Putzig.) Die kgl. preussische Eisenbahn-Direction zu Bromberg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Rheda nach Putzig betraut worden.

Sachsen. (Aenderung eines Stationsnamens.) Mit Genehmigung des königl. Finanzministeriums hat die an der Secundärbahnlinie Herrnhut—Bernstadt gelegene Station Bernstadt die Bezeichnung Bernstadt i. O.-L. erhalten.

Schweiz. (Fristerstreckung zur Einreichung der Vorlagen für mehrere Eisenbahnen.) Die in den Concessionen festgesetzte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten wurde für folgende Eisenbahnen verlängert: für eine Drahtseilbahn von Vernayaz nach Gueuroz bis zum 29. März 1895, für eine Eisenbahn von Konolfingen nach Biglen, eventuell zum Anschlusse an die Emmenthalbahn, bis zum 17. April 1897 und für eine Eisenbahn von Bern nach Neuenburg (directe Linie) bis zum 10. April 1895.

— (Stationsnamen-Aenderung.) Der Name der Station Thun ist in „Thun-Bahnhof“ und der Name der Station Scherzligen in „Thun-See“ abgeändert worden.

Grossbritannien. (Anwendung durchgehender Bremsen bei den Bahnen.) Aus dem letzten Berichte des Londoner Handelsamtes vom 31. December 1893 über das Eisenbahnwesen Grossbritanniens geht hervor, dass nahezu sämmtliche Personenzugs-Locomotiven und Personenwagen schon mit durchgehenden Bremsen versehen sind. Nur 1 pCt. der Locomotiven und Personenwagen, d. i. 86 Maschinen und 536 Wagen, sind noch nicht mit solchen Bremsen ausgestattet. Seit Mitte 1888 ist der Percentsatz der Locomotiven, deren Bremsen den Anforderungen des Handelsamtes vollständig entsprechen, von 61 auf 98 pCt., jene der Personenwägen von 62 auf 99 pCt. gestiegen. Die automatische Westinghouse-Bremse und die automatische Vacuumbremse haben in Grossbritannien nahezu gänzlich die anderen früher nebenher verwendeten Bremssysteme verdrängt. Mit der Vacuumbremse sind gegenwärtig 7556 Locomotiven und 41.885 Wagen, mit der Westinghouse-Bremse 2711 Maschinen und 19.511 Personenwagen ausgerüstet. Nachstehende Tabelle zeigt den Fortschritt in der Einführung der durchgehenden Bremsen seit Juni 1878.

	Locomotiven			Wagen		
	durchaus	theilweise	nicht	durchaus	theilweise	nicht
	entsprechende Systeme			entsprechende Systeme		
Juni 1878 . . pCt.	4	9	87	2	17	81
1880 . . „	12	15	73	7	29	64
1885 . . „	49	26	25	47	32	21
1890 . . „	83	13	4	81	15	4
December 1893 „	98	1	1	99	—	1

[„Railway News.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Pandora“ von Santos.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 29. Mai nach 33tägiger Fahrt mit 8 Passagieren und 374 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 225.000 kg Kaffee; aus

Rio de Janeiro 149.040 kg Kaffee; aus Gibraltar 400 kg Wein. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 374.440 fl. ö. W.

— (Abfahrt des Dampfers „Orion“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 1760 Tonnen Gehalt ist am 3. Juni mit 13 Passagieren und 621 Gewichtstonnen Ladung, sowie 4153 Stück verschiedenen Holzgattungen nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 6 Colli Spiritus, 96 Colli Zucker, 28 Colli Esswaaren, 65 Colli Bier, 1 Collo Musikinstrumente, 1 Collo chirurg. Instrumente; nach Padang 125 Colli Mehl; nach Batavia 50 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 30 Colli Erdwachs, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 75 Colli Zucker, 8 Colli Farben, 20 Colli Zündhölzchen, 4 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 11 Colli Manufacturwaaren, 50 Colli Papier, 6 Colli Baumwollwaaren; nach Bushire 45 Colli Zündhölzchen, 19 Colli Glaswaaren; nach Suez 40 Colli Zucker; nach Gedda 8 Colli Manufacturwaaren; nach Suakim 60 Colli Zucker; nach Aden 70 Colli Mehl, 13 Colli chemische Producte, 4 Colli Gewehre, 36 Colli Garne, 4 Colli Patronen, 185 Colli Erdäpfel, 1750 Stück Bretter, 1250 Stück Staffeln, 300 Stück Träme, 302 Stück dicke Bretter; nach Massaua 2 Colli Cigarren, 75 Colli Bier; nach Zanzibar 4 Colli Mützen, 75 Colli Mehl, 18 Colli Perlen; nach Hodeidah 14 Colli Lampen, 50 Colli Zündhölzchen; nach Bombay 969 Colli Papier, 32 Colli Perlen, 54 Colli Garne, 25 Colli Spielkarten, 163 Colli Metallwaaren, 69 Colli Lampen, 19 Colli Kurzwaaren, 8 Colli Musikinstrumente, 25 Colli Esswaaren, 47 Colli Baumwollwaaren, 55 Colli Farben, 24 Colli Garne, 24 Colli Glaswaaren, 12 Colli Holzwaaren, 123 Colli Manufacturwaaren, 24 Colli Knöpfe; nach Kurrachee 16 Colli Papier, 15 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 1 Collo Perlen; nach Bushire 2 Colli Manufacturwaaren; nach Colombo 5 Colli Garne, 4 Colli Mützen; nach Rangoon 9 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 23 Colli Garne; nach Melbourne 56 Colli Manufacturwaaren; nach Madras 32 Colli Papier, 1 Collo chirurg. Instrumente, 29 Colli Perlen; nach Calcutta 44 Colli Garne, 60 Colli Glasperlen, 6 Colli Spielwaaren, 60 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 221 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Knöpfe, 64 Colli Metallwaaren; nach Penang 38 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Esswaaren, 8 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 9 Colli Perlen, 12 Colli Wein, 28 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Garne; nach Batavia 22 Colli Garne; nach Bangkok 12 Colli Garne; nach Samarang 100 Colli Erdwachs, 6 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 20 Colli Seife, 59 Colli Mehl, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Manilla 57 Colli Garne; nach Shanghai 2 Colli Musikinstrumente. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 535.229 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Der Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens in Wien, dessen statutarischer Wirkungskreis sich auch auf die Begutachtung von Bauprojecten, auf die Ertheilung von Auskünften und Rathschlägen in Betreff der Finanzirung der Bauanlage und Betriebführung von Localbahnen erstreckt, hat sich in einer an das Handelsministerium gerichteten Eingabe bereit erklärt, jenen ausserhalb des Vereinsverbandes stehenden Interessenten an der Ausführung neuer Eisenbahnen niederer Ordnung, welchen die zur Verfassung der technischen Operate erforderlichen Hilfskräfte nicht zur Verfügung stehen, und zwar insbesondere Bewerbern um die Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten oder um die definitive Bau- und Betriebsconcession für Bahnen der gedachten Art bei Ausarbeitung der Projectsbehelfe mit Rath und That an die Hand zu gehen. — Das Handelsministerium hat dieses in uneigennütziger Weise gestellte Anerbieten mit Befriedigung zur Kenntniss genommen und dem genannten Vereine eröffnet, dass dasselbe vorkommenden Falles nicht unterlassen werde, die eines fachkundigen Beirathes entbehrenden Localbahninteressenten an den Verein zu verweisen. [30. Juni, Z. 12.159.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 20·37 km lange Strecke Culmsee — Schönsee (Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg), welche am 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 10. Juli bei der Firma:

„Kolomeaer Localbahnen“

Anton Ritter v. Jaxa-Chamiec als Mitglied des Verwaltungsrathes über Rücktritt gelöscht, dagegen Alexander Ritter von Jasinski, k. k. Notar in Lemberg, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 14. Juni constituirte sich in Wien im Beisein des Regierungsvertreters, k. k. Ministerialrathes Dr. Wilhelm Leddihn, eine Actiengesellschaft unter der Firma: „K. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft“ (italienisch: „I. R. Società privilegiata della ferrovia della Valsugana“), welche den Bau und Betrieb der als normalspurigen Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von Trient, im Anschlusse an die Linie Kufstein—Ala der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bis an die Reichsgrenze bei Tezze zur Aufgabe hat. Das Gesellschaftscapital beträgt 3,000.000 Kronen, zerlegt in 7500 Stück Actien zu 400 Kronen und besteht aus 4000 Stück Prioritäts-Actien und 3500 Stück Stamm-Actien. Ausserdem ist die Gesellschaft berechtigt, Prioritäts-Obligationen, welche mit 4 Percent zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 4,500.000 fl. = 9,000 000 Kr. auszugeben und ist die vierpercentige Verzinsung der Prioritäts-Actien, sowie der auszugebenden Prioritäts-Obligationen durch die Staatsverwaltung gewährleistet. Nach Erledigung der Formalien durch den zum Vorsitz berufenen Grafen Adolf Dubsky erklärte die Versammlung die Gesellschaft für constituirt. — In den Verwaltungsrath wurden Seitens der Prioritäts-Actionäre die Herren Adolf Graf Dubsky, Excellenz Philipp Graf Boos-Waldeck, General-Director Eduard Palmer, Fritz Ritter von Stepski und Victor Forot und Seitens der Stamm-Actionäre die Herren Paul Oss-Mazzurana, Bürgermeister in Trient, Valerian Baron Malfatti, Bürgermeister in Roveredo, Alois Baron Hippoliti, Bürgermeister in Borgo und Reichsraths-abgeordneter Dr. Adalbert von Hellrigl gewählt, während die Regierung den k. u. k. Kämmerer, Reichsraths-Abgeordneten und Grossgrundbesitzer Robert Grafen Terlago und das Land Tirol das Mitglied des dortigen Landes-Ausschusses, Professor Carl Payr, in den Verwaltungsrath entsendeten.

In der am 16. Juni abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Adolf Graf Dubsky zum Präsidenten und Philipp Graf Boos-Waldeck zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, dann ausser den beiden Vorgenannten Fritz Ritter von Stepski, Dr. Adalbert von Hellrigl und Eduard Palmer, letzterer als Ersatzmann, in das Executiv-Comité gewählt.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium dem k. und k. Kämmerer, Reichsraths-Abgeordneten und Grossgrundbesitzer in Lienz, Robert Grafen von Terlago, die Stelle eines von der Regierung bestellten Mitgliedes des Verwaltungsrathes bei der k. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft übertragen.

Vierzigjähriges Dienstjubiläum des Directors der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. Regierungsrath Leonhard Schweigert.

Am 1. Juli feierte der Director der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. Regierungsrath Leonhard Schweigert, das Jubiläum seiner vierzigjährigen Berufsthätigkeit. Anlässlich dieses seltenen Ereignisses wurden dem Jubilar von Seite des Verwaltungsrathes, der gesammten Bediensteten des Unternehmens, dem derselbe seit einer so langen Reihe von Jahren angehört, und dessen Direction ihm seit dem Jahre 1887 übertragen ist, sowie Seitens vieler Behörden, Corporationen und Privaten eine glänzende Reihe von Ovationen bereitet.

Die Feier begann am Vortage mit einem von den Bediensteten arrangirten Fackelzuge. Am Festtage selbst wurden dem Jubilar in der Directionskanzlei die Glückwünsche, sowie zahlreiche Geschenke dargebracht. Nach einer Festmesse schloss die Feier mit einem Bankette.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung eines Ausnahmetarifes.

Der provisorische Ausnahmetarif für die Beförderung von Sämereien Brünn—Schweiz vom 1. April 1886 tritt am 31. August 1894 ausser Kraft.

Bezüglich der Einführung eines neuen Tarifes wird seinerzeit besondere Kundmachung erfolgen.

Wien, am 19. Juli 1894. [576]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Berichtigungsblatt zum Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III, Heft Nr. 1.

Zu dem in Nr. 68 dieses Blattes vom 16. Juni 1894 kundgemachten, vom 1. August 1894 giltigen Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III, Heft Nr. 1, ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich bezogen werden kann.

Wien, am 19. Juli 1894. [577]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.

Einführung eines gemeinschaftlichen Nachtrages zum Gütertarife Theil II, Heft 1—7.

Mit Bezug auf die in Nr. 66 des Verordnungs-Blattes vom 12. Juni 1894 enthaltene Kundmachung, die Aufhebung der Hefte Nr. 1 bis 7 zu Theil II des Gütertarifes für den Süddeutschen Eisenbahnverbands-Verkehr mit Oesterreich-Ungarn betreffend, wird bekanntgegeben, dass die in den bezeichneten Tarif-Heften enthaltenen Frachtsätze für die auf ungarischem Gebiete gelegenen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vorerst noch in Kraft verbleiben.

Ferner bleiben in Kraft die im gemeinschaftlichen Nachtrag zum Theil II, Tarif-Heft Nr. 1 bis 6 vom 1. Jänner 1894 enthaltenen Schnittfrachtsätze für Innsbruck, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie für die Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ein entsprechender gemeinschaftlicher Nachtrag zum Gütertarif Theil II, Heft Nr. 1 bis 7, tritt am 1. August d. J. in Kraft.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 19. Juli 1894. [578]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen.

Die Giltigkeit der Tarife Theil III, Heft 3 und 4, vom 1. Jänner 1891 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, sowie der Tarife Theil III, Heft 3, vom 1. September 1886, und Theil III, Heft 4, vom 10. October 1888 des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehres (vergl. die Kundmachungen im Verordnungs-Blatte Nr. 32 vom 20. März, Nr. 43 vom 17. April und Nr. 68 vom 16. Juni 1894) wird neuerdings, und zwar bis 31. August 1894 verlängert.

Wien, am 19. Juli 1894. [579]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu Theil III, Heft 3, des Gütertarifes.

Laut der in der Nummer 80 des Verordnungs-Blattes vom 17. Juli d. J. erschienenen, die Einführung eines neuen, vom 1. August d. J. giltigen Heftes 1 zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes betreffenden Kundmachung werden durch das genannte Tarifheft die im Theil III, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Juni 1889 und in den Nachträgen I und II hiezu enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Gmünd, Göpfritz-Gr.-Sieghart s, Pürbach-Schrems, Schwarzenau-Zwettl, Sigmundsherberg und Vitis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen aufgehoben und ersetzt.

Aus diesem Anlasse gelangt ein vom 1. August d. J. wirksamer Nachtrag III zum Theil III, Heft 3, des Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Gütertarifes mit folgendem Inhalte zur Ausgabe:

I. Aenderung des Titelblattes.
II. Neue Tarifbestimmungen.
III. Aufhebung von Frachtsätzen.
IV. Ermässigung von Frachtsätzen.
V. Anwendung der Zuschlags-Tabellen.
VI. Abänderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 19. Juli 1894. [580]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife vom 1. October 1887.

Mit 1. September 1894 gelangt der Nachtrag VI zum Tarife vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen des:
   Capitels II (Theil I) Reglementarische Bestimmungen,
   „ III „ Tarifvorschriften,
   „ IV „ Allgemeine Waarenclassification,
   „ V „ Instradirung der Transporte.
2. Berichtigungen und Ergänzungen zu den Tarifen für den österreichisch-ungarischen und für den italienischen Durchlauf (Theil II).

Exemplare dieses Nachtrages können um den Preis von 50 kr. ö. W. = 1 K. pro Stück bei der Station Wien (Südbahnhof) und bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest bezogen werden.

Wien, am 17. Juli 1894. [581]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines neuen directen Tarifes für Eil- und Frachtgüter ab Iglau Stadt.

Mit 1. August 1894 tritt ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Station Iglau Stadt der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und einigen Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes liegen in den betreffenden Stationen zur Einsicht auf und können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Heller bezogen werden.

Wien, am 13. Juli 1894. [582]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Nassau - Württembergischer Güterverkehr. (Aufnahme von Stationen.) Vom 15. Juli ab werden die Stationen Hohenstein, Kettenbach, Michelbach und Rückershausen in den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Berlin - Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag V.) Durch den am 1. August 1894 in Kraft tretenden Tarifnachtrag V werden die besonderen Bestimmungen, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen und Ausnahmetarife, sowie der Anhang zum Tarife abgeändert und ergänzt.

Die Tariferhöhungen, welche durch Ausschluss des Artikels „Mergel zum Düngen“ aus dem Ausnahmetarif 9 herbeigeführt werden, treten erst vom 1. September 1894 ab in Kraft.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II a, vom 15. August 1891. (Streichung von Stationen.) Auf Seite 5 und 6 des Theiles II a des Deutsch-Französischen Gütertarifes über Elsass-Lothringen sind die Stationen Coincy, Ferté-Milon (la), Neuilly-St. Front und Oulchy-Brény zu streichen.

Deutsch - Italienischer Verband. (Tarifirung von Alteisen.) Die für den Export von altem Eisen in Wagenladungen von elsass-lothringischen Stationen nach Italien im Deutsch-Italienischen Tarife für die Strecken der Staatsbahnen in Elsass-Lothringen enthaltenen Ermässigungen werden mit sofortiger Giltigkeit im Revisionswege auch für diejenigen Stationen gewährt, welche nicht in den Ausnahmetarif 2 e einbezogen sind.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October 1894 zur Eröffnung gelangenden k. k. Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka wird die Lieferung der erforderlichen **Aufschrifts-Tafeln** (aus Zinkguss) im approximativen Kostenbetrage von 1100 fl. im öffentlichen Offertwege vergeben.

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände **müssen verpackt und franco einer Station der k. k. Staatsbahnen** bis längstens 15. September 1894 geliefert werden.

Offertformularien und Lieferbedingnisse, sowie die speciellen Bestimmungen für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Krakau, Lemberg und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Stanislau eingesehen und bezogen werden; die Pläne liegen daselbst zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **4. August 1894,** 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden.

Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im Juli 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg A	B	Zugestandener Frachtsatz A	B	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze A	B	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfge.		Pfge.		Pfge.				
1335	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte, wie im Theile I B für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits unter Position G—12 aufgeführt	Ebenfurth Mühle	Hamburg B.	Giltig bei Auflieferung von mindestens 50 Wagen innerhalb des Kalenderjahres. In diese Menge werden einbezogen: die in den Elbeumschlagsverkehren zur Aufgabe gebrachten Sendungen, ferner Sendungen von Wien loco und von Stationen der Südbahn, der Linie Bruck—Budaörs der königl. ungar. Staatsbahnen, der ehemaligen ungarischen Westbahn, der Raab-Ebenfurther Bahn und der Wien-Aspang-Bahn	A: Bis 31. Juli 1894; B: Vom 1. August 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif für den Deutsch-Westösterr.-Ungarischen Seehafenverband	356	422	352	417	4	5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe	
				Sopron					383	452	379	446	4	6			
				Szombathely					415	484	406	473	9	11			
				Ebenfurth Mühle	Stettin, Swinemünde während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff				324	349	320	344	4	5			
				Sopron					354	379	347	373	7	6			
				Szombathely					381	411	374	400	7	11			
				Ebenfurth Mühle	Bremen Hauptbahnhof Freibezirk				—	438	—	433	—	5			
				Sopron					—	468	—	462	—	6			
				Szombathely					—	500	—	489	—	11			
				oder vice versa													

Frachtsätze mit anderen deutschen Hafenstationen

			A	B
Altona	Hamburg	+	2	4
Harburg H	Hamburg	—	2	5
Lübeck	Hamburg	+	1	2
Swinemünde bei offener Schiffahrt	Stettin	+	13	29
			Pfennige	

			A	B
Brake, Bremerhaven, Geestemünde, Nordenham	Bremen	+	13	20
			Pfennige	

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
1336	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Jute, roh, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Ebenfurth	Bremen Hauptbahnhof Freibezirk	Aufgabe von mindestens 600 Tonnen während des Kalenderjahres. In die Mindestmenge werden auch die Sendungen eingerechnet, die innerhalb des Kalenderjahres auf Grund des im Elbeumschlagsverkehre unter den gleichen Bedingungen eingeführten Ausnahmetarifes zur Beförderung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Tarif für den Deutsch-Westösterr.-Ungarischen Seehafenverband vom 1. Juni 1894	402	332	70	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe	Die Frachtsätze finden sofort Anwendung, wenn die abschliessende Firma durch Stellung einer Caution von 2600 fl. oder 4200 Mark baar oder in mündelsicheren Papieren — diese zum Börsencourse berechnet — die Auflieferung der Mindestmenge gewährleistet. Wird die Mindestmenge nicht aufgebracht, so dient die Caution zur Deckung der Unterschiede gegen die officiellen Frachtsätze
					Brake, Bremerhaven, Geestemünde, Nordenham				422	352	70			
					Hamburg B., Harburg H.				402	332	70			
					Altona				405	335	70			
					Lübeck				404	334	70			
					Stettin, Swinemünde während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff				322	252	70			
					Swinemünde bei offener Schiffahrt				355	285	70			
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1337	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Silnoka	Segen-Gottes	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1895	Localtarif	12·3 kr.	9·2 kr.	3·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1338	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Brennholz	Bystritz	Trzynietz	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894			4 kr.		Im Kartirungswege		
1339	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier (Position B 14 der Güter-Classification des Tarif, Theil I)	Budweis	Czernowitz Krakau Lemberg Neu-Sandez Przemyśl Saybusch-Zabłocie Stanislau	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarifheft 6 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) kr. 328 186 276 226 256 171 304	b) kr. 274 142 228 186 207 136 253	Im Kartirungswege		
1340	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	a) Holzkohle	Csáktornya	Bregenz Buchs Lindau St. Margrethen	a) Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger oder auf Kosten derselben zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 94 93 95 94		Im Kartirungswege		
			b) Holzkohlen-Säcke, leere, retourgehende	Bregenz Buchs Lindau St. Margrethen	Csáktornya	b) In beliebigen Quantitäten, mindestens muss jedoch die Fracht für 30 kg gezahlt werden				97 96 98 97				
1341	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl der Position A—7/a. E 8 und 9 des Tarifes, Theil I	Wien (Matzleinsdorf)	Ternitz	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	43 Heller	36 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index pro II. Quartal 1894 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 83. **Wien, 24. Juli 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 13. Juni 1894 *) für die Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gmunden der Salzkammergut-Bahn in die Stadt Gmunden.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Firma Stern & Hafferl in Wien die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn mit elektrischer Kraft von der Station Gmunden der Salzkammergut-Bahn in die Stadt Gmunden gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Concessionärin diese Concession auf Grund der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, sowie in sinngemässer Anwendung der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen der Concessionärin das Recht zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Localbahn von der Station Gmunden der Staatsbahnlinie Attnang—Steinach-Irdning in die Stadt Gmunden.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden

*) Enthalten in dem am 20. Juli 1894 ausgegebenen LV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 152.

Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von zwanzig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden, und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin durch Erlag einer Caution von zweitausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, insoweit die bezüglichen Bestimmungen mit Rücksicht auf das gewählte Constructions- und Betriebssystem nach dem Ermessen des Handelsministeriums auf die concessionirte Localbahn anwendbar erscheinen, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 6.

Der Concessionärin wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird der Concessionärin das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritäts-Actien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit viereinhalb Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Cursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritäts-Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionärin bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionärin in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Concessionärin nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessions-Bedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn, insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionärin zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionärin zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit der Concessionärin abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitals mit $4^1/_2$ pCt. und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird dieser Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Concessionärin während der noch übrigen Concessionsdauer das Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insoferne einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Anlagecapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu $4^1/_2$ Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in

Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält die Concessionärin das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionärin von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionärin zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat die Concessionärin im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten wird die Concessionärin enthoben.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und der Concessionärin das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am dreizehnten Tage des Monates Juni, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gmunden der Salzkammergut-Bahn in die Stadt Gmunden.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von der Station Gmunden der Salzkammergut-Bahn in die Stadt Gmunden ist mit einer Spurweite von 1·0 m als Localbahn mit elektrischem Betriebe und für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde in den Strecken auf eigenem Unterbau, von 18 km per Stunde in den Strassenstrecken ausserhalb der Ortschaften und von 10 km per Stunde in den Strassenstrecken innerhalb der Ortschaften anzulegen und einzurichten.

Das k. k. Handelsministerium behält sich übrigens vor, nach dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung für einzelne Streckentheile, sowie auch für den Nachtverkehr noch besondere Bestimmungen hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit, dann auch über die Zulässigkeit der Güterbeförderung zu treffen.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Concessionärin allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 2·6 km lange Bahn beginnt nächst dem Vorplatze der Station Gmunden der k. k. Staatsbahnlinie Attnang—Steinach-Irdning, zieht, theils auf eigenem Unterbau, theils die bestehenden Strassen benützend, entlang der Bahnhof-Zufahrtsstrasse, dann der von Pinsdorf nach Gmunden führenden Strasse, sowie entlang der Rosenkranz- und Parkstrasse in die sogenannte Kuferzeile und gelangt längs der Esplanade durch die Theatergasse auf den Stadtplatz, woselbst die Bahn ihren Endpunkt erreicht.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch, insoweit nicht Strassenbenützung eintritt, die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Als grösste zulässige Neigung in der currenten Strecke werden 95 pro mille festgesetzt.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 40 m betragen.

Die Bögen mit 100 m Radius und darunter sind mit entsprechenden Uebergangscurven zu versehen, deren Construction der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums unterliegt.

Der Abstand der Geleise soll in den Stationen und Ausweichstellen derart bemessen werden, dass zwischen den passirenden Fahrzeugen ein freier Zwischenraum von mindestens 1·1 m bleibt.

Insoweit die Bahn auf eigenem Unterbau hergestellt wird, hat derselbe sowohl bei Dämmen als auch in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·5 m zu erhalten; wenn jedoch Stütz-, bezw. Grabenmauern bis in das Niveau der Schienenunterkante aufgeführt werden, ist eine Kronenbreite von 3·1 m im letztgenannten Niveau zulässig.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, bezw. Verkleidungsmauern, oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

Alle ausserhalb der bestehenden Strassen vorkommenden Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei sämmtlichen von der Bahn benützten Strassenobjecten ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen der Maximalausladung der Bahnvehikel und den festen Theilen der Strassenobjecte mindestens ein Zwischenraum von 0·7 m verbleibt.

Das bei der Ausführung der Bahn einzuhaltende Lichtraumprofil ist dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung von Strassen zur Anlage der Bahn ist die Genehmigung der competenten Strassenbehörden einzuholen; ferner ist bei bestehenden und von der Bahn mitbenützten Strassenobjecten der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Handelsministeriums für jene bereits im Einverständnisse mit den competenten Strassenbehörden projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein, welche mit Rücksicht auf den dermaligen Bauzustand und die künftighin darüber verkehrenden Zugslasten erforderlich werden sollten.

4. Oberbau.

Für den Oberbau sind Schienen aus Flussstahl zu verwenden. Unter Rücksichtnahme auf den Raddruck der Fahrzeuge darf die Inanspruchnahme der Schienen höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Construction des Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Der Schotterkörper der auf eigenem Unterbaue liegenden Strecken hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 2·4 m und von der Schienenunterkante abwärts eine Tiefe von mindestens 0·25 m zu erhalten.

Zur Sicherung des Bahnbestandes und Betriebes ist der Raum innerhalb des Geleises, sowie je eine entsprechend breite Fläche der Strasse an den Aussenseiten desselben bei allen Kreuzungen von frequenten ungepflasterten Strassen nach Massgabe der diesfälligen Bestimmungen der politischen Begehung, sowie über specielle Anordnung des k. k. Handelsministeriums zu pflastern.

5. Hochbauten.

Die Hochbauten können auf die nach Bedarf mindeste Ausdehnung beschränkt und entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auf einer durchgehenden Untermauerung erbaut werden.

Sämmtliche Hochbauten sind im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften, herzustellen.

6. Stationen.

Die Stationen und Haltestellen sind durch transparente Aufschrifttafeln ersichtlich zu machen.

Warteräume können zwar bis auf Weiteres entfallen, sind jedoch bei eintretendem Bedarfe und über Anordnung des k. k. Handelsministeriums herzustellen.

7. Betriebseinrichtungen.

Die maschinelle Anlage der Centralstation ist für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die zur Abwicklung des stärksten Verkehres erforderliche Strommenge jederzeit zur Verfügung steht.

Die Zuführung des elektrischen Stromes zu den Motorwagen erfolgt durch eine oberirdische, gegen die Erde isolirte Stromzuleitung, welche in einer Höhe von mindestens 5·5 m oberhalb der Strassenbahn derart zu führen ist, dass dieselbe von den angrenzenden Gebäuden, Bäumen u. dgl. nicht erreicht werden kann.

Die Rückleitung des Stromes erfolgt durch die Schienen, und müssen die Schienenstösse entsprechend elektrisch überbrückt werden.

Der Querschnitt der Leitungsdrähte ist innerhalb der einzelnen Sectionen der Leitung so zu bemessen, dass jeder Section die den Neigungs- und sonstigen örtlichen Verhältnissen angemessene und für den stärksten Verkehr genügende Strommenge zugeführt werden kann, wobei zu beachten ist, dass die Spannung in den Leitungen an keiner Stelle 500 Volts übersteige.

Ferner muss die Stromleitung mit entsprechend dimensionirten Blitzschutz- und solchen Sicherheitsvorrichtungen versehen sein, dass eine übermässige Beanspruchung der Drähte verhütet werde.

Endlich ist für eine entsprechende Isolirung der Drahtleitungen in den Motorwagen und dafür Sorge zu tragen, dass diese Leitungen Unberufenen unzugänglich seien.

Die Endpunkte der Bahn sind mit der Centralstation und untereinander in telephonische Verbindung zu bringen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel nach Massgabe des Bedarfes beizustellen.

8. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens drei mit je einer entsprechend kräftigen elektrischen Ausrüstung versehene Motorwagen anzuschaffen.

Die Personenwagen haben einen Fassungsraum für mindestens 25 Personen zu enthalten.

Sämmtliche Wagen erhalten kräftig wirkende Spindelbremsen und sollen bei der grössten zulässigen Fahrgeschwindigkeit sowie bei voller Belastung jederzeit durch einfache Drehung der Schaltkurbel und gleichzeitiger Einwirkung der Spindelbremse möglichst rasch zum Stillstande gebracht werden können.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums

9. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österr.-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Auch wird die Concessionärin sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österr. Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Concessionärin beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionärin übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Concessionärin eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Concessionärin durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionärin ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionärin ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3—8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat die Concessionärin sich zu unterwerfen.

Wien, am 5. Juli 1894.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. Juli 1894, womit für den Monat August 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat August 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 25 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Arnau der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Ober-Langenau, eventuell bis Niederhof mit Abzweigungen von Mittel-Langenau nach Hohenelbe einerseits und nach Schwarzenthal andererseits und einer Variante von Ober-Langenau nach Schwarzenthal.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Julius Bauer, Inhaber eines buchhalterisch-administrativen Comptoirs in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Arnau der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Ober-Langenau, eventuell bis Niederhof mit Abzweigungen von Mittel-Langenau nach Hohenelbe einerseits und nach Schwarzenthal andererseits und einer Variante von Ober-Langenau nach Schwarzenthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. Juni 1894. Z. 31.914.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 12. Juli 1894, Z. 12.811/V, an die Verwaltungen der in Wien ihren Sitz habenden Privatbahnen, betreffend die Vorlage eines Verzeichnisses der Beamten, welche zum Geschworenendieste berufen werden könnten.

Unter Bezugnahme auf den h. ä. Erlass vom 16. Juli 1891, Nr. 12.230/V (publicirt im Verordnungs-Blatte des hohen k. k. Handelsministeriums vom 27. August 1891, Nr. 99), wird die geehrte Verwaltung eingeladen, bis längstens Ende August d. J. ein alphabetisch geordnetes Namensverzeichniss sämmtlicher in Wien angestellten dortseitigen Beamten anher vorzulegen, welche auf Grund des § 1 des Gesetzes vom 23. Mai 1873, betreffend die Bildung der Geschworenenlisten, R.-G.-Bl. Nr. 121, zum Amte als Geschworene einberufen werden könnten.

Hinsichtlich der dortseitigen Antragstellung auf Befreiung vom Geschworenendienste wolle sich jedoch die geehrte Verwaltung genau an die Directiven des Eingangs cirtirten h. ä. Erlasses halten.

Wien, am 12. Juli 1894. Lilienau m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Ah. Sanction des Beschlusses des galizischen Landtages vom 15. Februar 1894, betreffend die Einstellung einer Jahresdotation für Eisenbahnen niederer Ordnung. Der Beschluss des galizischen Landtages vom 15. Februar 1894, womit unter Aufhebung des Landtagsbeschlusses vom 13. Mai 1893 der galizische Landesausschuss ermächtigt wird, im Sinne des Landesgesetzes vom 17. Juli 1893, L.-G.-Bl. Nr. 42, in den Voranschlag des Landesfonds zum Zwecke der Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung eine Jahresdotation im Betrage von 300.000 fl. durch 75 Jahre, vom Jahre 1894 angefangen, einzustellen, soweit durch diesen Beschluss das Land dauernd belastet wird, hat unterm 24. Juni 1894 die Allerhöchste Genehmigung erhalten. [13. Juli, Z. 34.724.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Erweiterung der Rübenverladeplätze: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, betreffend die Erweiterung der bestehenden Rübenverladeplätze, sowie der Anlagen für den Güterdienst in der Station Hochpetsch, für den 27. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 12.884.]

— (Erweiterung der Geleiseanlagen in Koleč: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der bestehenden Geleiseanlagen in der Station Koleč der Strecke Prag—Moldau für den 25. Juli anberaumt. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann. [G.-I.-Z. 12.475]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Stumpfgeleise-Verlängerung in Floridsdorf.) Im Wagenwerkstättenrayon der Station Floridsdorf werden behufs Gewinnung von grösseren Längen für die Aufstellung von Reparaturwagen vier bestehende Stumpfgeleise um zusammen 167 m verlängert. [3. Juli, Z. 31.527.]

— (Eisenconstructions- und Mauerwerkspläne.) Die für den Umbau des Objectes in km 288·033, Geleise II, vorgelegten Eisenconstructions- und Mauerwerkspläne wurden genehmigt. [7. Juli, Z. 35.778.]

— (Linie Wien — Brünn: Sanirung des Branowitzer Einschnittes.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 19. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde für die Sanirung des Branowitzer Einschnittes zwischen km 118·6 und 120·7 der Strecke Lundenburg—Brünn der Bauconsens ertheilt. [30. Juni, Z. 34.938.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Durchlass-Reconstruction.) Für die Reconstruction des gewölbten Durchlasses in km 103·417 der Strecke Feldsberg—Nikolsburg wurde die Baubewilligung ertheilt. [29. Juni, Z. 32.230.]

— (Linie Prerau — Olmütz: Schleppbahn zur Malzfabrik in Brodek.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 23. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für eine Schleppbahnverbindung von der Station Brodek zu dem nächst dieser Station zu erbauenden Malzfabriksgebäude der „Hanna Actien-Malzfabrik“ zur Ausführung genehmigt. [3. Juli, Z. 35.768.]

Mähr.-schlesische Centralbahn. (Linie Troppau—Jägerndorf: Auflassung eines Bahndurchlasses.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 30. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde das Project, betreffend die Auflassung des in km 113·1/2 bestehenden Bahndurchlasses und Herstellung eines Betoncanales an derselben Stelle, zur Ausführung genehmigt. [26. Juni, Z. 33.566.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Herstellungen zur Behebung von Wasserschäden: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellungen zum Zwecke der Behebung von Wasserschäden im Bereiche der Strecke km 104·5—105·4/5 der Linie Brünn—Vlarapass für den 26. Juli, 9½ Uhr Vormittags, in der Haltestelle Wesek-Mikowitz anberaumt, und mit der Leitung der Commission den k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 12.992.]

Mühlkreisbahn. (Verlegung der Uebergangsrampe in km 0·617: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung des Projectes der Mühlkreisbahn für die Verlegung der Uebergangsrampe in km 0·617 für den 26. Juli, Nachmittags 3 Uhr, in Urfahr anberaumt. [G.-I.-Z. 13.125.]

Stauding-Stramberger Localbahn (Geleisevermehrung in der Station Stramberg.) In der Station Stramberg wird die Geleiseanlage vermehrt. [5. Juli, Z. 35.779.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Unterkrainer Bahnen. (Fahrplanänderung.) Ab 1. August wird der gemischte Zug Nr. 2451 auf der Strecke Strascha—Rudolfswerth (ab Strascha 4·03, an Rudolfswerth 4·22) in Folge mangelhafter Frequenz nicht mehr verkehren; dagegen werden die bisher als Leerzüge in Verkehr gewesenen Züge Nr. 2463 und 2464 von dem genannten Tage an als personenführende Züge verkehren. Die Fahrzeiten dieser Züge sind: ab Strascha 10·8 Vorm., an Rudolfswerth 10·28 Vorm. und ab Rudolfswerth 8·26 Früh, an Strascha 8·46 Früh.

Zusammenstellung

der im Monate Juni 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2157	19.752	5.137	27.046	11	68	7	86	0·3	47	4	95	.	.	.	.	3	.	3
Nordöstliche Linien	188	3.103	4.015	7.306	7	11	37	55	0·7	33	3	67	.	.	.	.	.	1	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	254	.	254	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	63	618	192	873	5	2	2	9	1·0	11	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	61	456	306	823	2	6	.	8	0·9	8	1	3	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.034	870	2.084	.	1	.	1	0·0	1	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	60	382	180	622	.	7	.	7	1·1	6	.	.	.	.	.	.	1	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	240	485	1.829	2.554	9	4	1	14	0·5	14	2	10	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	320	734	1.054	.	5	.	5	0·4	1	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	120	330	.	.	1	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	476	4.192	3.298	7.966	20	44	3	67	0·8	68	8	30	.	1	1	.	.	.	4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	60	180	240	480	.	10	.	10	2·0	.	.	10	.	.	.	.	.	.	7
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	2	.	2	0·8	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	465	65	530	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	360	4.429	545	5.334	10	8	.	18	0·3	27	.	2	.	.	.	.	.	.	3
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	626	5.310	3.210	9.146	20	30	2	52	0·5	40	.	32	.	.	.	.	1	.	1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	258	41	299	.	2	1	3	1·0	2	.	.	.	1	.	.	.	.	1
Südbahn-Gesellschaft	750	7.097	850	8.697	5	29	9	43	0·4	27	3	21	1	6	.	.	3	3	19
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.331	210	1.541	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	10	120	240	370	.	2	1	3	0·8	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	26	1.920	.	1.946	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5257	52.096	22.142	79.495	89	231	64	384	.	288	21	288	1	8	1	.	8	4	41

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·0 „
3. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·0 „
4. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
5. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
6. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·3 „
7. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·3 „
8. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·3 „
9. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·4 „
10. Südbahn-Gesellschaft . . . . 0·4 „
11. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 0·5 „
12. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 0·5 pCt.
13. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 0·7 „
14. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·8 „
15. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·8 „
16. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 0·8 „
17. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·9 „
18. Istrianer Staatsbahn . . . . 1·0 „
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 1·0 „
20. Böhmische Westbahn . . . . 1·1 „
21. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 2·0 „

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Elektrische Weichen- und Signal-Sicherungsanlage auf der Nordseite des Hauptbahnhofes in Prerau.) Auf der Nordseite des Hauptbahnhofes der Station Prerau wurde zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten der in der Richtung von, beziehungsweise nach Krakau und Olmütz verkehrenden Züge eine elektrische Weichen- und Signal-Sicherungsanlage hergestellt, welche demnächst definitiv in Betrieb gesetzt werden wird. Bei dieser Anlage erfolgt die Stellung der Weichen und Signale durch elektrische Kraftübertragung. Der hiezu erforderliche elektrische Strom wird von derselben Maschinenanlage, welche für die elektrische Beleuchtung des Bahnhofes dient, geliefert und in Accumulatoren, die in dem an das Maschinenhaus angebauten Nebengebäude untergebracht sind, aufgespeichert. Von den Accumulatoren wird der elektrische Strom zu dem Stationsapparate im Aufnahmsgebäude und zu dem Wärterapparate, welcher im ersten Stockwerke des auf der nördlichen Stationsseite erbauten Weichenthurmes untergebracht ist, geleitet. Dieser elektrische Strom ist ausser zur Stellung der Weichen und der Signale noch zu weiteren Zwecken benützt, nämlich zur Avisirung der Fahrstrassen, zur Aufhebung der Fahrstrassenverschlüsse und zur Verständigung des Centralwärters über die vorzunehmenden Weichenstellungen. Von dem Wärterapparate aus werden drei Distanzsignale, fünf zweiflügelige Semaphore, ein einflügeliger Semaphor und zwei Rangirsignale bedient und 25 Weichen gestellt. Je zwei Weichen einer Geleiseverbindung haben im Wärterapparate eine gemeinschaftliche elektrische Weichenstelleinrichtung. In dieser Weise sind sieben Weichenpaare combinirt, wogegen von den übrigen 11 Weichen jede im Wärterapparate eine elektrische Stelleinrichtung für sich hat. [G.-I.-Z. 12.857.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Gestattung des Abstossens oder Rollenlassens der Wagen in der Station Schreckenstein.) Die Verwaltung der österr. Nordwestbahn hat sich in Folge des zunehmenden Verkehres und behufs rascherer Durchführung der Verschiebungen veranlasst gesehen, in der Station Schreckenstein das bisher nur versuchsweise gestattet gewesene Abstossen oder Rollenlassen der Wagen in den beiden Richtungen gegen Schwaden und Sebusein unter Einhaltung der vorgeschriebenen Vorsichtsmassnahmen definitiv zu gestatten. Hiebei wurde bezüglich des Verschiebens in der Richtung gegen Sebusein angeordnet, dass beim Abstossen oder Rollenlassen der Wagen über die dortige Kreuzweiche der Bremsknittel vor derselben herauszunehmen und erst hinter derselben wieder einzulegen ist, daher der Verschieber den Weg ausserhalb der Kreuzweiche zurückzulegen und sich den Wagen erst nach Passirung derselben zu nähern hat. [G.-I.-Z. 12.001.]

Elektrische Localbahn Gmunden. (Betriebserleichterungen.) Die von der k. k. General-Inspection genehmigte Instruction für den Betrieb auf der elektrischen Localbahn Gmunden enthält folgende Betriebserleichterungen: 1. Ein Zug darf einem in gleicher Richtung vorangegangenen Zuge schon nach einer Minute folgen. 2. Das Signal „Halt" ist womöglich auf eine Entfernung von 100 m zu geben und soll auf eine Entfernung von 50 m vom Zuge aus wahrnehmbar sein.
[24. Juni, G.-I.-Z. 11.487.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Eisenbahn Pressburg—Duna-Szerdahely—Komorn. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Pozsony (Pressburg), Györ (Raab) und Komárom (Komorn) haben sich zu einer gemeinsamen Action behufs Realisirung der projectirten Eisenbahn Pozsony—Duna-Szerdahely—Komárom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101 ex 1893, Vorconcession Post 1) geeinigt. Da die Continuität der bereits concessionirten Linie Budapest—Dorog—Esztergom (Gran [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16]) und deren Anschlusslinie Almás-Füzitö—Uj-Szöny der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest—Uj-Szöny—Bruck a. d. L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner der projectirten Linie Pozsony—Duna-Szerdahely (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 140 ex 1893) sodann nur durch das Zwischenglied Komárom—Duna-Szerdahely getrennt wäre, wird durch den Ausbau der letzteren eine neue Linie Budapest—Pozsony via Komárom geschaffen, welche, der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Pozsony—Marchegg gegenüber, um ca. 25 km kürzer sein wird. Der Ausführung dieses seit Längerem in Combination stehenden Projectes stand die durch Brückenbauten wesentlich beeinflusste Kostenfrage bisher hindernd gegenüber; da nun aber die stabile Brücke zwischen Uj-Szöny und Komárom bereits fertiggestellt und auch die Ausführung der stabilen Eisenbahnbrücke zwischen Budapest und Ó-Buda (Altofen) durch den Bau der Linie Budapest—Lipótváros—Ó-Buda—Dorog—Esztergom gesichert ist (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 62) erfolgte ein wesentlicher Umschwung zu Gunsten des Projectes Pozsony—Komárom, dessen Realisirung nunmehr als gesichert zu betrachten ist.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Projectirte Regelung des Verkehres von Reservoir- [Kessel- auch Bassin-] Wagen.) Nachdem der Verkehr der Reservoirwagen auf den Linien verschiedener Eisenbahnen bisher noch nicht einheitlich geregelt ist und aus diesem Anlasse bisweilen, insbesondere auf ausländischen Linien, Einschränkungen vorkommen, sah sich die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, wie aus Budapest berichtet wird, veranlasst, bei der Verwaltung des Deutschen Eisenbahnvereines einen präcise formulirten Antrag auf Einführung einheitlicher Vorschriften über die Behandlung von derlei Wagen im Bereiche des gesammten Vereinsgebietes einzubringen. Dieser dort bereits einem besonderen Ausschusse zur Berichterstattung übergebene Antrag wird anlässlich der am 1. August in Graz stattfindenden Generalversammlung des Deutschen Eisenbahnvereines zur Verhandlung gelangen.

— (Einführung besonders ermässigter Fahrkarten für Besucher der Landesausstellung in Lemberg.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass behufs Erleichterung des Besuches der Landesausstellung in Lemberg während der Dauer derselben in den Grenzstationen Lawoczne und Mezö-Laborcz an jedem Sonntag nach Lemberg lautende ermässigte Tour- und Retourkarten mit fünftägiger Giltigkeitsdauer zu ermässigten Preisen ausgegeben werden. Mit Rücksicht auf den Umstand, dass diese Tour- und Retourkarten nur an Sonntagen, und zwar ausschliesslich zu dem von Mezö-Laborcz Früh 12 U. 25 M. abgehenden Zuge Nr. 2013 und zu dem von Lawoczne Früh 3 U. 25 M. abgehenden Zuge Nr. 1714 ausgegeben werden, wird bemerkt, dass bei einer Reise nach Lemberg auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nur jene Züge zu benützen sind, welche einen directen Anschluss an die obenerwähnten Züge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen haben, und Karten nur nach den obenerwähnten Grenzstationen zu lösen sind, von wo aus zur Weiterreise die dort erhältlichen ermässigten Tour- und Retourkarten gelten. Bezüglich der Reise von Budapest wird noch besonders darauf hingewiesen, dass zu den obenerwähnten Zügen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Lawoczne, sowie in Mezö-Laborcz der von Budapest Nachmittags 2 U. 25 M. abgehende Schnellzug Nr. 404 Anschluss hat. Schliesslich wird noch bemerkt, dass jeder Tour- und Retourkarte ein Coupon beigefügt ist, welcher zum einmaligen unentgeltlichen Eintritt in die Ausstellung berechtigt.

Gemeinschaftliche Eisenbahn - Directoren - Conferenz in Pressburg. (Verhandlungs-Gegenstände und Beschlüsse.) Die gemeinschaftliche Conferenz der Directoren der österr. und ungar. Eisenbahnen, welche für den 28. Juni nach Tátra-Füred einberufen war, musste der damals herrschenden Hochwässer im Bereiche der Waagthallinie wegen nach Pressburg verlegt werden. Sämmtliche auf die Abänderung des neuen Betriebsreglements bezüglichen Vorlagen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 und die darauffolgenden Fortsetzungen der Berichte der ungarischen Enquête-Commission über das Betriebsreglement), wurden im Einvernehmen der Delegirten der Eisenbahnen beider Reichshälften genehmigt, bis auf § 51, welcher in der Frage der obligatorischen Routenvorschrift verfügt. — Da bezüglich einiger Punkte dieses Paragraphen, welche Veranlassung zu divergirenden Ansichten der Vertreter der österr. Enquête gegenüber jener der ungar. Enquête gaben, eine vollständige Einigung nicht erzielt werden konnte, wird über diese Fragen neuerlich eine gemeinsame Berathung stattfinden und die Formulirung der Entscheidungen der hierüber gefassten Beschlüsse sodann in einem Nachtrage zum Tariftheil I als Ergänzung zu § 51 erscheinen.

Torontáler Localbahnen. (Rentabilität derselben bis Ende 1893 und projectirter Ausbau des Netzes.) Die Betriebsergebnisse der Torontáler Localbahnen, d. i. der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linien Nagy-Becskerek—Versecz und Szécsány—Párdány (die Linie Nagy-Becskerek—Pancsova [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43] wurde erst im Frühjahre l. J. dem allgemeinen öffentlichen Verkehr übergeben), welche mit Anschluss der letztgenannten Linie in einer Gesammtlänge von 110 km und einem Kostenaufwande von 3,002.000 Gulden erbaut, bis Ende 1893 bereits in Betrieb standen, weisen, ungeachtet des noch nicht erfolgten Ausbaues mehrerer wich-

tiger Ergänzungslinien, eine stetig steigende Rentabilität nach. Den Schlussausweisen pro 1893 zufolge betrugen die Einnahmen fl. 274.000, um fl. 71.000 mehr als 1892, also eine Steigerung um 35 pCt. gegen das Vorjahr, gegen das Jahr 1890 um 75·5 pCt. Der Reingewinn beträgt fl. 122.000, um fl. 50.000, also 71 pCt. mehr als im Jahre 1892. Laut dem letzten Berichte entspricht der Reingewinn einer 5·93percentigen Verzinsung des Prioritäts-Actiencapitals und 4·24 pCt. des thatsächlichen Baucapitals. Die Direction der Gesellschaft hat nun, im Interesse der Vervollständigung des Betriebsnetzes, den Ausbau der folgenden Linien beschlossen:

a) der als Sackbahn endigenden Linie Szécsány—Párdány (Flügelbahn der gesellschaftlichen Linie Nagy-Becskerek—Párdány) bis zur Station Zsombolya (Hatzfeld [zwischen Nagy-Kikinda und Temesvár] der Hauptlinie [Wien—] Marchegg—Budapest—Zsombolya—Orsova—Verciorova) [vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1893, Vorconcession Post 4a];
b) insbesondere im Interesse des Getreideverkehres einer von Nagy-Becskerek ausgehenden, über Zsombolya im Anschlusse an die Station Zsombolya der Linie a) bis zur Station Kis-Zombor (zwischen Szeged und Mezöhegyes) der Linie Szeged—Kis-Zombor—Arad der Vereinigten Csanáder und Arader Eisenbahnen führenden 157 km langen Linie (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 43 ex 1893, Vorconcession Post 1), welche ursprünglich als schmalspurige in Aussicht genommen war, nun aber, mit Rücksicht auf deren Einmündung in drei normalspurige Linien, als gleichfalls normalspurige Localbahn erbaut werden wird.

Bács-Bodroger Comitats-Localbahnen. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Johann Pejacsevich die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bács-Bodroger Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1893) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Dieser constatirt die Hebung des Verkehres und der Einnahmen. Die Gesammteinnahmen betrugen fl. 207.018, um fl. 7881 mehr als im Vorjahre. Das Reinerträgniss belief sich auf fl. 85.903, von welchem fl. 85.585 zur Bezahlung einer Dividende von 3¼ pCt. nach jeder Prioritäts-Actie bestimmt wurden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Preussen. (Sitzung des Landes-Eisenbahnrathes.) Am 4. Juni hielt der Landes-Eisenbahnrath eine Plenarsitzung ab und beschäftigte sich zunächst mit der Einführung eines Ausnahmetarifes für Puddelkohlen nach dem Siegerland. Der Ausschuss hatte dazu folgendes Gutachten abgegeben: „Der Ausschuss ist einstimmig der Ansicht, dass eine Nothlage der Siegerländer Puddel- und Walzwerke vorliege, die die Gewährung des beantragten Ausnahmetarifes rechtfertige. Der Ausschuss geht hiebei von der Auffassung aus, dass die Lage der Siegerländer Puddelwerke, wenn sie für sich allein in Betracht gezogen werde, den Antrag nicht rechtfertigen könne; es unterliege aber keinem Zweifel, dass, wenn der Puddelbetrieb, der ohne die beantragten Ausnahmetarife nicht aufrecht erhalten werden könne, zum Erliegen komme, auch der Fortbestand der Hochofenindustrie und mit ihr des Erzbergbaues gefährdet werden würde, denn letzterer könne ohne den Absatz an die Siegerländer Hochöfen und diese könnten ohne den Absatz an die Siegerländer Puddel- und Walzwerke nicht bestehen. Der Ausschuss ist der Ansicht, dass die Frachtermässigung für das Siegerland und das angrenzende Gebiet der Dill zu gewähren und auch auf andere Bezirke auszudehnen sei, wenn der Nachweis geliefert werde, dass eine gleiche Nothlage vorliege, d. h. dass Puddelbetrieb bestehe und mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der zur Verfügung stehenden Eisenerze oder nach Lage der sonstigen Verhältnisse nicht aufgegeben werden könne. Die Ermässigung solle im Rückvergütungswege in der Höhe des Unterschiedes zwischen dem bestehenden und dem beantragten Tarife gewährt und hiebei die Entfernung von der nächstgelegenen Station, von welcher Kohlen bezogen seien, zu Grunde gelegt werden. Die Ermässigung solle gewährt werden für die nachweislich auf Grund des Luppenbuchs dargestellten Luppen, wobei der Kohlenverbrauch für die Tonne auf etwa 1·3 t Kohlen anzunehmen sei.“ Vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten war das Plenum des Landes-Eisenbahnrathes um eine gutachtliche Aeusserung über folgende Fragen ersucht worden: 1. Ist eine Nothlage der Siegerländer Walzwerke vorhanden, die die Gewährung von Nothstandstarifen an sich rechtfertigen würde? 2. Kann die beantragte Frachtermässigung ohne erhebliche Benachtheiligung der Industrie anderer Plätze gewährt werden? 3. Ist es überhaupt ausführbar, einen auf Puddelkohlen beschränkten Ausnahmetarif einzuführen? Die erste und dritte Frage wurde von der Plenarversammlung bejaht und eine Nothlage des Siegerländer Eisengewerbes anerkannt. Die zweite Frage wurde mit kleiner Mehrheit verneint. Der beantragte Ausnahmetarif beträgt 1·5 Pfg. für das Tonnenkilometer zuzüglich 6 Mk. Abfertigungsgebühren für den Wagen. Dann wurde eine Ermässigung der Frachtsätze für schwedische Eisenerze von Swinemünde nach Oberschlesien und Mähren dem Antrage des ständigen Ausschusses entsprechend abgelehnt, ebenso ein Antrag auf Gleichstellung der Frachten von Swinemünde und Stettin. Die von der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen beantragten Tarifirungen wurden befürwortet, und dabei u. A. die Detarifirung von Schwefeleisen und niedrigere Sätze für Erdnusskleie und Erdnussschale abgelehnt. Die Nachweisungen der letzten Veränderungen und Neueinführung von Ausnahmetarifen wurden zur Kenntniss genommen; darunter befindet sich ein ermässigter Tarif für rohe Baumwolle von der Weser und den Elbehäfen nach Stationen der sächsischen Staaten.

Schiffahrt.

Regulirung des Donau-Stromabschnittes zwischen Budapest und der Draumündung bei Eszék. (Fortschritt der Arbeiten und Programm für die weitere Durchführung der Regulirung und Herstellung des Stromes in gut schiffbaren Zustand.) Im Anschlusse an die continuirlich und planmässig in Ausführung begriffenen Regulirungsarbeiten im Bereiche der mittleren Donau (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1894) von Promontor (unmittelbar unterhalb Budapest) aus, und zwar zu beiden Seiten des von der Insel Czepel gebildeten Hauptarmes der Donau bis Érd, wird derzeit mit ganzer Kraft an dem noch im Laufe des heurigen Sommers zu vollendenden grossen Paralellwerke bei Érd gearbeitet. Dieser bedeutende Bau, wodurch das Donaubett auf eine Länge von circa 3 km von einer bis 800 m sich ausdehnenden Breite bis auf 400 m eingeengt wird, bezweckt die Beseitigung eines in Folge steter Versandung verursachten wesentlichen Hindernisses für die Schiffahrt und so auch einer Barre, welche durch Stauung bei Eisgängen bisher stets die Hauptursache von Ueberschwemmungen war und die oberhalb derselben bereits ausgeführten Regulirungsarbeiten stets gefährdete. Die an die Érder Section anschliessenden Paralellwerke nächst Batta sind theils bereits vollendet, theils in Ausführung begriffen, und wird dort an der Abschliessung mehrerer Nebenarme des Stromes gearbeitet. — Bei Adony wird durch Aufführung von Schottermassen an der Verbindung der in Ausführung begriffenen Paralellwerke mit dem früheren Ufer gearbeitet, aus welchem Anlasse ein die freie Durchfahrt beengender Theil der Insel Szalk (nächst Duna-Pentele) abzugraben ist. Aehnliche Arbeiten sind bei Duna-Vecse, Duna-Földvár und Böcske angeordnet, während zur Vervollständigung der Regulirung die bei Kis-Harta und Duna-Pataj bereits nahezu fertig gestellten Paralellwerke diesen entsprechend auch auf dem linksseitigen Donauufer die Einengung des Stromes bezweckende Arbeiten zu vollführen sind. An den mit einem Gesammtkostenaufwande von jährlich 885.000 fl. präliminirten Uferschutzarbeiten bei Paks und an der Regulirung der Flussbettsohle im Bereiche der Section Faisz-Baja wird mit ganzer Kraft gearbeitet, des ferneren an der Absperrung eines sehr schädlichen todten Armes der Fadder-Krümmung nächst Dombori. Der in Ausführung begriffene Absperrungsdamm des Tolnaer Donauarmes wird das Eindringen grosser Wassermassen in das Inundationsgebiet und die durch Ablagerung verursachten Versandungen des Hauptstromes, so auch die Erweiterung der Krümmung des Flusslaufes fernerhin verhindern. Der bei Csanád eingebaute 4 km lange Durchstich, welcher von hohen Dämmen eingeschlossen ist, naht seiner Vollendung. Bezüglich der Frage der im Regulirungs-Programme enthaltenen Abschliessung der sogenannten „Sugovina“ nächst Baja und der damit verbundenen Abtragung des alten Dammes und Errichtung eines solchen an

einer tiefer stromabwärts gelegenen Stelle, wird erst die Entscheidung getroffen werden, ob nicht etwa das in analogen Fällen in Deutschland übliche „Torfsystem" auch dort in Anwendung zu bringen sei. Bei Mohács sind bedeutende Schutzdämme und Betonirungsarbeiten im Zuge und im Zusammenhange mit diesen die Absperrung von todten Armen, sowie die Ausführung des Surinaer Durchstiches, durch welchen die Abkürzung einer bedeutenden, für die Schiffahrt sehr hinderlichen Krümmung erzielt werden wird. Bei den oberhalb Bezdán gelegenen Duga-Baraer Uferschutzarbeiten gelangt eine neue Erfindung des Wasserbau-Ingenieurs Medveczky in Anwendung, durch welche die Arbeiten wesentlich wohlfeiler und rascher vollendet werden können. Es werden nämlich mit Erde gefüllte Faschinen an der vorher entsprechend vertieften Flussbettsohle niedergelegt, mit grossen Steinblöcken beschwert und deren Zwischenräume mit Schotter angefüllt, sodann die bis zur Normalen erhöhten Dämme mit Steinwürfen bedeckt. In Betreff der Regulirungsarbeiten zwischen Bezdán und Apatin, welche sich wegen der Beseitigung bedeutender Krümmungen und der Absperrung zahlreicher todter Arme besonders schwierig gestalten, liegen Alternativpläne der Entscheidung der betheiligten Ministerien vor. Die bei Apatin bereits im Vorjahre ausgeführten Uferschutzarbeiten werden in südlicher Richtung bis zur Draumündung fortgesetzt. Bei Ausführung dieser letzteren Arbeiten wird insbesondere auf den schon seit Längerem projectirten Bau einer eisernen Brücke zwischen Gombos und Erdöd Rücksicht genommen, durch welche dortselbst die stabile Verbindung der derzeit durch den Traject vermittelten Verbindung der durch die Donau getrennten Linie Nagyvárad-Eszék-Villány vermittelt werden wird.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis zum 29. Juli.)

Adriatischer Dienst.

24. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Damianovich, nach Venedig.

25. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

26. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

27. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

28. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän F. Narocchino, nach Venedig.

29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

24. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Danae", Capitän M. Nicolich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Minerva", Capitän G. Mariani, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.

27. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän G. Mattiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrotte, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

28. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Amphitrite", Capitän G. Nicolich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. August, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

5. August, Dampfer „Orion", Capitän L. Barichievich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. (Gewährung von Fahrbegünstigungen an k. k. Staats- und k. und k. Hof-Bedienstete. Die Mühlkreisbahn-Gesellschaft hat rücksichtlich ihrer Linie Urfahr—Aigen den activen k. k. Staatsbeamten, dann den activen Beamten der k. u. k. Hofämter bei Vorweis der amtlichen Legitimation bei allen Reisen in und ausser Dienst für die eigene Person, sowie im Falle der Uebersiedlung anlässlich von Versetzungen auch für die Familienmitglieder ihres Haushaltes die Benützung der II. Wagenclasse gegen Lösung von Fahrkarten dritter Classe eingeräumt. Weiter hat die genannte Gesellschaft sich bereit erklärt, den activen k. k. Staats- und k. u. k. Hofbediensteten der Diener-Kategorie für den Fall ihrer dienstlichen Versetzung gegen Einbringung eines von der vorgesetzten Dienstesstelle befürworteten Ansuchens eine 50%ige Ermässigung des Fahrpreises III. Classe zuzugestehen, d. i. dieselben in der III. Classe gegen Lösung einer halben Tourkarte III. Classe zu befördern. [28. Juni 1894, Z. 33.695.]

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 13. Juli bei der Firma:

„K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft"

angemerkt, dass laut Note Seiner Excellenz des k. k. Handelsministers vom 4. Juli 1894, Z. 34.313, auf Grund des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 137, und gemäss dem mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommen vom 8. März 1894 der von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen bisher für Rechnung der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft geführte Betrieb der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunden vom 11. Jänner 1864 und vom 15. Mai 1867 bildenden Eisenbahnen von Lemberg nach Czernowitz und von Czernowitz nach Suczawa mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1894 für Rechnung des Staates übernommen wird.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXXXV. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 18. Juli herausgegebene LXXXV. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 600: Erlass der k. k. niederösterr. Statthalterei vom 24. Februar 1888, Z. 10.427, an die in Wien einmündenden Eisenbahnen, betreffend die sorgfältigste Desinfection der zum Viehtransporte benützten Eisenbahnwagen, der zum Ein- und Ausladen von Thieren verwendeten Treppen, sowie der Rampen der Ein- und Auslade-, dann der Viehauftriebsplätze der Eisenbahnen.

Nr. 601: Erlass der k. k. niederösterr. Statthalterei vom 28. April 1888, Z. 23.625, an die in Wien einmündenden Eisenbahnen, betreffend die sorgfältigste Desinfection und Reinigung der zum Viehtransporte verwendet gewesenen Eisenbahnwaggons und sonstigen Gegenstände.

Nr. 602: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 5. März 1889, Z. 23.329, betreffend Massnahmen gegen die Ein- und Verschleppung der Maul- und Klauenseuche durch Schweinetransporte.

Localbahn Laibach—Stein. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde die dritte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Laibach—Stein unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Hofrath Dr. Franz Liharzik, abgehalten. Der pro 1893 vorgelegte Geschäftsbericht beziffert die im abgelaufenen Betriebsjahre erzielten Gesammteinnahmen mit 61.717 fl. (gegen 71.945 fl. im Jahre 1892). Die nach dem Betriebsvertrage an die General-Direction der öst. Staatsbahnen zu leistende Betriebskosten-Vergütung betrug 40.835 fl. Aus den hienach verbleibenden Nettoeinnahmen im Betrage von 20.882 fl. waren Investitionen per 1724 fl. und Verwaltungskosten per 1861 fl. zu bestreiten, so dass sich der zur statutenmässigen Verwendung verbleibende Baarsaldo auf 17.296 fl. (gegen 32.868 fl. im Vorjahre) belief. Nachdem zur Verzinsung und Amortisation des emittirten Prioritäts-Obligationencapitals ein Betrag von 23.044 fl. erforderlich war, ergab sich für das Geschäftsjahr 1893 ein Abgang von 5747 fl., welcher Betrag im Sinne des Gesetzes vom 12. April 1893 als Garantie-Erforderniss vom Staate angesprochen wurde. Es entfiel sonach auch die Auszahlung eines Reingewinnes an die Besitzer der Stammactien. Die Versammlung nahm den Bericht zur Kenntniss und ertheilte dem Gesellschaftsvorstande das Absolutorium. Nach der Wiederwahl des bisherigen Revisions-Ausschusses wurde die Generalversammlung geschlossen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Güterabfertigung via Ischl nach und von der Salzkammergut-Localbahn ab 3. Juli 1894.

Ab 3. Juli 1894 wurde der Verkehr für die Züge der schmalspurigen Ischl - Salzburger Localbahn in der Péagestrecke Ischl Güterbahnhof — Ischl Personenbahnhof eröffnet. Die Personen- und gemischten Züge der schmalspurigen Localbahn halten am Güterbahnhofe nicht an, es erfolgt daher das Ein- und Aussteigen der Passagiere der Localbahn nur am Personenbahnhofe in Ischl, ebenso wird von, bezw. auf die Localbahn transitirendes Eilgut in Ischl Personenbahnhof behandelt. Die Frachtenübergabe von den k. k. Staatsbahnen an die Localbahn und umgekehrt findet dagegen nur in Ischl Güterbahnhof statt. Es können daher nunmehr Frachtsendungen nach Stationen der Ischl-Salzburger Localbahn via Ischl Güterbahnhof, wo dieselben umgeladen und umkartirt werden, aufgenommen werden.

Wien, am 21. Juli 1894. [583]

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.

Aenderung des gemeinschaftlichen Heftes B zu Theil II vom 1. Jänner 1894.

Auf Seite 2 des gemeinschaftlichen Heftes Theil II, Heft B, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarifes vom 1. Jänner 1894 unter „Geltungsbereich u. s. w." erhält die Ziffer b folgenden Wortlaut:

„Theil III, Heft Nr. 2, vom 1. August 1894 (Ausnahmetarif fur Getreide u. s. w., Kleie, Oelkuchen und leere Säcke.)"

Wien, am 21. Juli 1894. [584]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung des Theiles III, Heft Nr. 2, nebst Anhang.

Der in Nr. 68 dieses Blattes vom 16. Juni 1894 angekündigte, mit 1. August 1894 in Kraft tretende Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten etc. von ungarischen Stationen nach süddeutschen Stationen (Theil III, Heft Nr. 2, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarifes) ist nebst einem Anhang, enthaltend Cursdifferenzen, erschienen und kann bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen bezogen werden.

Der Preis des Tarifes beträgt 2 Kronen, jener des Anhanges 0·50 Kronen.

Wien, am 21. Juli 1894. [585]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der königl. Ungarischen Staatsbahnen.

Nachtrag I zum Ausnahmetarif.

Mit 1. Juli 1894 ist zum Ausnahmetarife für den oben genannten Steinkohlenverkehr vom 1. October 1893 der Nachtrag I in Wirksamkeit getreten, welcher die Einbeziehung der Station Kis-Várda der kgl. Ungar. Staatsbahnen in diesen Tarif enthält.

Reinabdrücke dieses Nachtrages können bei der gefertigten Direction bezogen werden.

Wien, am 21. Juli 1894. [586]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Neue Frachtsätze für Getreide etc.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 2. Mai 1894 wird veröffentlicht, dass im Verkehre der sächisch-österreichischen Grenzstationen unter einander, sowie Voitersreuth und Hof am 1. August 1894 anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 (Getreide u. s. w.) in Kraft treten, die bei den betheiligten Stationen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, am 18. Juli 1894. [587]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Neue Ausgabe der Kundmachung 9.) Am 1. Juli ist die dritte Ausgabe der Kundmachung 9, enthaltend das Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen für den allgemeinen Verkehr und nur für Sendungen der Militärverwaltung geeignet sind, erschienen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Tarifirung von Braun- und Steinkohlen, sowie von Coaks.) Mit sofortiger Giltigkeit kommen für die Beförderung von Braun- und Steinkohlen, sowie für Coaks nachstehende Frachtsätze zur Einführung, welche im Ausnahmetarife Nr. 10, auf Seite 20 des Nachtrages I, vorzumerken sind:

Von München C.-B. nach Kufstein transit . . . 0·28 Mark
Von München O.-B. nach Kufstein transit . . . 0·26 Mark
für 100 kg.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft D. (Sonderbestimmungen für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen vom 1. Jänner 1893.) Ab 15. Juli 1894 werden von Mühlhausen a. d. S. (Halteplatz der Localbahn Neumarkt i. O.—Beilngries) nach Nürnberg C.-B. Milchsendungen als Expressgut zum Satze von 0·84 Mark für 100 kg nach Massgabe der Bestimmungen und des Tarifes für die Beförderung von Milch, Heft A, der Verkehrsordnung für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen direct abgefertigt.

— (Ermässigung von Frachtsätzen.) Mit sofortiger Wirksamkeit wurden auf der Localbahnstrecke Erlangen—Gräfenberg für Sandtransporte von Eschenau oder Forth nach Gräfenberg bei Aufgabe in Wagenladungen zu mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, bezw. das Ladegewicht des gestellten Wagens die bestehenden Frachtsätze um 0·05 Mk. für 100 kg ermässigt.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Berechnung der Ortsfracht.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 werden die im Nachtrag V zum Binnen-Gütertarife auf Seite 19 unter 8 D enthaltenen Bestimmungen über die Berechnnng der Ortsfracht wie folgt geändert:

„D. Für den Fall der Uebernahme der Beförderung von Wagen von einem Anschlusswerk, Lagerplatz etc. bis zu dem zugehörigen Bahnhofe oder umgekehrt, oder zwischen zwei an denselben Bahnhof angeschlossenen Werken, Lagerplätzen etc. wird, sofern für einzelne Fälle nicht anderweite Gebühren festgesetzt sind — ausser den Anschlussfrachten, bezw. Ueberführungsgebühren etc. — eine Gebühr (Ortsfracht) von 5 Mk. für jeden Wagen von weniger als 12·5 t Ladegewicht erhoben. Bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 12·5 bis 14·9 t beträgt die Ortsfracht 6·25 Mk., bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t und mehr 7·50 Mk. Mindestens kommt der Betrag von 6 Mk. für jeden Wagen zur Erhebung.

Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (Anderweitige Frachtberechnung für Ortssendungen auf Wagen mit 12·5 t Ladegewicht und darüber.) Die in den Binnen-Gütertarifen der Preussischen Staatseisenbahnen unter II D. enthaltenen Bestimmungen über die Berechnung der Ortsfracht erhalten vom 1. September ab folgende erweiterte Fassung:

„Privatanschlüsse und Lagerplätze, Umstellungsgebühr, Ortsfracht.

D. Für den Fall der Uebernahme der Beförderung von Wagen von einem Anschlusswerk, Lagerplatz etc. bis zu dem zugehörigen Bahnhof oder umgekehrt, oder zwischen zwei an denselben Bahnhof angeschlossenen Werken, Lagerplätzen etc. wird, soferne für einzelne Fälle nicht anderweitige Gebühren festgesetzt sind — ausser den Anschlussfrachten bezw. Ueberfuhrgebühren etc. — eine Gebühr (Ortsfracht) von 5 Mk. für jeden Wagen von weniger als 12·5 t Ladegewicht erhoben. Bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 12·5 bis 14·9 t beträgt die Ortsfracht 6·25 Mk., bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewichte von 15 t und mehr 7·50 Mk. für den Wagen. Mindestens kommt der Betrag von 6 Mk. für jeden Wagen zur Erhebung.“

Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer, Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verbandsverkehr, sowie Sächsischer Binnenverkehr. (Frachtberechnung für Rüben, Schnitze etc.) Insoweit in den vorgenannten Verkehren die Artikel Rüben des Specialtarifes III im allgemeinen oder nur Zuckerrüben, sowie Schnitze, Schnitzabfälle nnd Köpfe davon, auch Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung dem Ausnahmetarife für bestimmte geringwerthige Massenartikel (Rohstoff-Ausnahmetarif) angehören, tritt für die bezeichneten Artikel, mit alleiniger Ausnahme von gedörrten und getrockneten Rübenschnitzen, die nachfolgend angeführte anderweitige Frachtberechnung am 1. September 1894 in Kraft:

„Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifes wird für die vorstehend benannten Artikel bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der gestellten Wagen und bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber 10 t für jeden Wagen zu Grnnde gelegt.

Stellt sich indes bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen nnd zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.“

Die vorstehende Frachtberechnung tritt im Norddeutsch-Sächsischen Verbande bezüglich des Verkehres mit der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn nicht in Kraft.

Norddeutsch-Bayerischer Getreideverkehr. (Aufhebung directer Güterabfertigung.) Mit der Ende Juli erfolgenden Aufhebung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide u. s. w. vom 1. März 1892 nebst Nachträgen wird auch die directe Güterabfertigung zwischen den Stationen Blottnitz, Deutsch-Leippe, Konstadt, Steubendorf, Tost und Wernersdorf des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau einer- und bayerischen Stationen andererseits aufgehoben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879. R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1342	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen												

Mit Giltigkeit vom 1. August d. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894, werden die Frachtsätze der Classen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transit-Verkehr in den Relationen Wien K.E.B.—Genf transit und Wien K.E.B.—Verrières transit unter Aufrechthaltung der betreffenden Tarifbestimmungen auch bei Reexpedition der Sendungen in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn berechnet, zu welchem Zwecke nachstehende Reexpeditionsfrachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung gelangen:

Zwischen Wien K.E.B. und	Classe A	Classe B	Zwischen Genf transit, sowie Verrières transit und	Classe A	Classe B
	Francs Gold für 1000 kg			Francs Gold für 1000 kg	
Buchs transit	33·20	26·68	Buchs transit	23·—	18·60
Bregenz transit . . . . . } Lindau transit . . . . . }	33·60	27·08	Bregenz transit . . . . . } Lindau transit . . . . . }	22·60	18·20
Romanshorn transit	36·40	29·08	Romanshorn transit	19·80	16·20

Die Frachtsätze finden Anwendung:

1. Im Verkehre über Genf transit auf Transporte mit direct lautenden Frachtbriefen nach oder von den Stationen der Linie Culoz—Ambérieu—Lyon—Tarare—Roanne—St. Germain des Fosses-Moulins s. A.—Montluçon—Limoges—Bordeaux und südlich hievon; im Verkehre über Verrières transit auf Transporte mit direct lautenden Frachtbriefen nach oder von den französischen Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle und Nantes.
2. a) Auf Sendungen von Wien K.E.B., welche an einen Empfänger in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach einer der vorstehend im Punkte 1 bezeichneten Stationen reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Buchs transit, Bregenz transit, Lindau transit oder Romanshorn transit zu lauten. In denselben muss ausserdem à titre de renseignement die Firma und das Domicil des wirklichen Empfängers verzeichnet sein.
   b) Auf Sendungen ab einer der vorstehend im Punkte 1 bezeichneten Stationen, welche an einen Empfänger in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach Wien K.E.B. reexpedirt werden. Die Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn begleitet haben, nachzuweisen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1343	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Vegetabilische Oele	Genf transit	1. Innsbruck (k.k.St.B.) 2. Salzburg (k.k.ö.St.B. und kgl. Bayer. St.E.) 3. Prag K.F.J.B. 4. Prag B.W.B. 5. Prag (Bubna, Sandthor Smichow) B.E.B. und 6. Kralup B.E.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nachweisbar von Marseille herstammen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			ad 1. a) 30·40 b) 29·30 ad 2. a) 41·70 b) 37·30 ad 3—6 a) 54·10 b) 48·60 Francs Gold per Tonne (1000 kg)		Im Kartirungswege		
1344	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P/1 des Tarifes Theil I	Ulmerfeld Hilm-Kematen	Budapest { déli vasut (Südbahn), Kelenföld, dunaparti t. p. u., Józsefváros, Lipótváros, nyugoti pályaudvar } Ó-Buda-filatori-gát	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für a) mindestens 5000 kg b) mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	1. August bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Ulmerfeld: a) 118 kr. b) 113 kr. Hilm-Kematen: a) 121 kr. b) 116 kr.		Im Kartirungswege		
1345	Oesterr. Nordwestbahn		Spiritus	Kolin (und vice versa)	Zellerndorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	88 kr.	74 kr.	14 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1346	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Talkerde (Ausnahmetarif Nr. 23)	Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz	Ulmerfeld	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags - Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893		Pfg. 107*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
					Hilm-Kematen					107*)				
				Aussig-Landungsplatz	Ulmerfeld					107				
					Hilm-Kematen					107				
				Schönpriesen-Umschlag	Ulmerfeld					102*)				
					Hilm-Kematen					102*)				
				Dresden-Elbkai	Ulmerfeld					136				
					Hilm-Kematen					136				

Die Coursdifferenz beträgt 2 Pfennig pro 100 kg, welche dermalen in doppelter Höhe von den Frachtsätzen abzuziehen ist.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1347	Oesterr. Nordwestbahn		Roh behauene Quadersteine	Znaim Oe.N.W.B.	Wien Oe.N.W.B. loco und transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	28·2 kr.	14 kr.	14·2 kr.	Im Kartirungswege		
			Pflastersteine						28·2 kr.	11 kr.	17·2 kr.			
1348	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Tabakfabrikate	Czernowitz	Gurahumora	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	98 kr.	55 kr.	43 kr.	Im Kartirungswege		
1349	Böhmischen Commercialbahnen		Stückgüter aller Art	Smider (oder vice versa)	Hochwesseli (oder vice versa)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif		10 kr.		Im Kartirungswege		Die geringste Transportgebühr, welche für eine Sendung eingehoben wird, beträgt inclus. der Manipulations-Gebühr 10 kr.
1350	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gewöhnliches Eilgut, Frachtgüter der Classe I, „ „ II	Mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894, haben die im Verordnungs-Blatte vom 24. April 1894, Nr. 46 unter fortl. Nr. 855 veröffentlichten Kartirungsfrachtsätze für gewöhnliches Eilgut von Anscha nach Eger (B.E.B.) und nach Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.), ferner für Frachtgüter der Classe I und II von Schönlinde und Zwickau i. B. nach Wernstadt unter Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen auch in der umgekehrten Richtung Anwendung zu finden.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
									in Kreuzer ö. W.					
1351	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Erlach	Wr.-Neustadt loco und transit endlich von Wr.-Neustadt gelegenen Südbahnstationen	Gesammt-Verfrachtung von mindestens 300 Wagenladungen pro Jahr, Ziegel und Kohle in allen nebenangeführten Relationen, worunter wenigstens 50 Wagen Kohle zur Beförderung gelangen müssen. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb 8 Tagesstunden	Bis Ende Juli 1895	Ermässigte Kartirungssätze	5·0	3·5	1·5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, bis längstens Ende August 1895	Für die im Freien abgelagerten Ziegel, Kohle und Brennholz wird in der Station Erlach ein Lagerplatz im Ausmasse von 1500 m² unter Einhaltung der im Tarife Theil I hinsichtlich der Haftung vorgesehenen Beschränkung mit der Bedingung unentgeltlich eingeräumt, dass die eingelagerten Güter per Bahn angekommen sind oder zur Versendung gelangen.
					Scheiblingkirchen				5·5	4·5	1·0			
					Edlitz				6·8	5·8	1·0			
					Aspang				9·0	8·0	1·0			
			Kohle, mineralische	Wr.-Neustadt	Erlach				6·3	4·0	2·3			
1352	Eisenbahn Wien-Aspang		Garn	Tattendorf	Wr.-Neustadt	Gesammt-Verfrachtung mindestens 2500 Tonnen pro Jahr, in welches Quantum auch die via Wien bezogene mineralische Kohle einbezogen wird. Verzicht auf die Achsverfrachtung. — In beliebigen Mengen	Bis Ende Juni 1895	Localtarif	11·0	10·0	1·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf schliessende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabs-Gütern, bezw. der auf dieselbe als Aufgeberin lautenden Aufnahmsscheine oder Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabegütern bis Ende Juli 1895	Legerung in Wien E.W.A. für die von Tattendorf provenirenden Garnsendungen im Ausmasse bis zu 5 Wagenladungen, gegen ein Pauschale von fl. 200.— und 10% Assecuranz-Zuschlag pro Jahr, gegen eventuelle 14tägige Kündigung
					Wien E.W.A.				16·0	14·5	1·5			
				und vice versa										
			Güter der Classe I	Tattendorf	Wien E.W.A.				26·0	23·0	3·0			
			Güter der Classe II						23·0	20·0	3·0			
			Güter der Classe A excl. Emballage						21·0	19·0	2·0			
			Baumwolle, gepresst	und vice versa		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. *) Provenienz von Triest oder Fiume			15·0	14·0	1·0			
				Wr.-Neustadt transit*)	Tattendorf				9·0	6·0	3·0			
			Emballagen, leer, alt	Wien E.W.A.	Tattendorf	In beliebigen Mengen			21·0	15·0	6·0			
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1353	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Robzucker	Holulitz transit (von Stetionen der K.F.N.B.)	Austerlitz	Für das in der Zeit der Giltigkeit dieses Zugeständnisses 1200 Tonnen übersteigende Quantum und bei Aufgabe in vollen Wagenladungen	Bis Ende Juli 1895	Localtarif	6·9 kr.	5·6 kr.	1·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende October 1895	Die Transporte müssen mit directen von der Aufgabsstation nach Austerlitz lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden. Für Rohzuckertransporte bis zu einem Quantum von 1200 Tonnen hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit
1354	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz bis 2·5 m Länge in Wagen von 11·6 m² Ladefläche	Holoubkau Hořowitz Zbirow Zditz oder vice versa	Remee	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. August 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandtarif, Theil II — Heft 3	Bestehen keine directen Frachtsätze	75·70 78·80 78·70 78·80 Frachtsatz pro 10000 kg in Mark		Im Kartirungswege		Werden mehr als 10000 kg in solche Wagen (von 11·6 m²) verladen, so wird für das zulässige Mehrgewicht ein Frachtzuschlag von 37 Pfg. pro 100 kg erhoben, wobei angefangene 10 kg für voll gerechnet werden
1355	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Wein und Weinmost der Pos. W—10 und M—27 des Tarif-Theiles I	Wien (Matzleinsdorf)	Kismarton-Szárazvám	ad a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen b) Bei Aufgabe von mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Westungar.-Niederösterr. Verbandstarif vom 1. December 1893, Theil II, Heft 2 — Ausnahmetarif Nr. II	a) 65 Heller b) 64 Heller	a) 53 Heller b) 53 Heller	a) 12 Heller b) 11 Heller	Im Kartirungswege		
1356	Mährisch-schlesischen Centralbahn		1. Dampfmaschinen, Dampfkessel, Transmissionen, Rohrleitungen 2. Dynamo-Maschine, Drähte-Lampen 3. Cement	Olmütz loco und transit Troppau loco und transit	Freudenthal	Die Sendungen müssen zur Vergrösserung und Ausrüstung des bestehenden Dampfsägewerkes der Firma Js. Berl bestimmt sein und diese Firma auf den Frachtbriefen als Empfänger erscheinen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif, 1. Jänner 1889	Verschiedene	Nachlass von 50% von den normalen Frachtsätzen des Localtarifes. Der Minimalfrachtsatz hat in allen Fällen 4 kr. pro 100 kg zu betragen	Verschiedene	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1895 einzureichen sind	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 84. **Wien, 26. Juli 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Rochlitz nach Starkenbach.

Das k. k. Handelsministerium hat der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Rochlitz nach Starkenbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 27. Juni 1894. Z. 33.580.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Brückl der k. k. Staatsbahnlinie Hüttenberg—Glandorf—Klagenfurt nach Völkermarkt.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Actionscomité für den Bau einer Localbahn von Brückl nach Völkermarkt die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für diese Localbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. Juni 1894. Z. 33.411.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 18. Juli 1894, Z. 34.315, in Betreff der dem Localbahnamte im Handelsministerium unterstehenden Localbahnen.

Mit Bezug auf die in Nr. 53 d. J. verlautbarte Kundmachung über die Errichtung einer Geschäftsabtheilung für das Localbahnwesen (Localbahnamt) im k. k. Handelsministerium und bei der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen wird mitgetheilt, dass diesem Amte von den bestehenden oder in Bau begriffenen Localbahnen die in der Beilage angeführten Bahnlinien unterstellt worden sind.

Ferner werden dem Localbahnamte alle künftig zu erbauenden, auf Grund des Localbahngesetzes concessionirten Localbahnen unterstellt.

Ueberdies werden vom Localbahnamte alle Projecte von solchen Schleppbahnen (Industrie- und Bergwerksbahnen), deren Genehmigung zur Competenz des k. k. Handelsministeriums gehört, in dem Falle behandelt werden, wenn die den Gegenstand derselben bildenden Schleppbahnen an Bahnlinien anschliessen, welche dem Localbahnamte unterstehen.

Ferner ist dieses Amt als selbstständige Abtheilung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen auch berufen, im Falle es darum angegangen wird, die nach § 1, Abs. 1, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, einzuholenden technischen Gutachten über jene Projecte von Privatbahnen und Schleppbahnen der vorhin bezeichneten Art abzugeben, bezüglich welcher die Bewilligung (Bauconsens) competenzmässig der politischen Landes- oder Bezirksbehörde zusteht.

Das Localbahnamt hat seine Geschäftsthätigkeit mit 1. Juli d. J. begonnen.

Wien, am 18. Juli 1894.

Wurmbrand m. p.

VERZEICHNISS

der

der Ingerenz des Localbahnamtes unterstellten Localbahnen.

I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

1. Auf Rechnung des Staates.

Mösel—Hüttenberger Bahn
Mösel—Hüttenberg.

Zeltweg—Fohnsdorf (Antonischacht).

2. Auf Rechnung der Eigenthümer.

Asch—Rossbach.

Bukowinaer Localbahnen
Czernowitz—Nowosielitza,
Hliboka—Berhometh a/S.,
Abzweigung: Karapcziu a/S.—Czudin,
Schleppbahn Berhometh—Mežebrody,
Hadikfalva—Radautz,
Hatna—Kimpolung,
Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza.

Dolina—Wygoda.

Fehring—Fürstenfeld.

Fürstenfeld—Hartberg
Fürstenfeld—Hartberg,
Flügel Bierbaum—Neudau.

Gleisdorf—Weiz.

Kolomeaer Localbahnen
Kolomea—Peczenižyn—Sloboda rungurska kopalnia,
Abzweigung: Nadworniánskie przedmiescie—Szeparowce—Kniaždwór.

Laibach—Stein.

Eisenbahn Lemberg—Belzec (Tomaszów).

Mährische Westbahn
Prossnitz—Triebitz,
Kosteletz—Čelechowitz,
Kornitz—Opatowitz.

Monfalcone—Cervignano.

Potscherad—Wurzmes.

Schwarzenau—Waidhofen a. d. Thaya.

Strakonitz—Winterberg.

Unterkrainer Localbahnen
Laibach—Rudolfswert—Strascha,
Grosslupp—Gottschee.

Vöcklabruck—Kammer.

Wittmannsdorf (Leobersdorf-) Ebenfurth.

Wels (Haiding) —Aschach.

Wels—Unterrohr.

Wodnian—Prachatitz.

II. Privatbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Liesing—Kaltenleutgeben,
Spielfeld—Radkersburg,
Elektrische Bahn Mödling—Hinterbrühl (schmalspurig).

Achenseebahn
Jenbach—Achensee (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn, schmalspurig).

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn
Bozen—Meran.

K. k. priv. Böhm. Commercialbahnen
Königgrätz—Wostroměř,
Sadova—Smiřitz,
Nimburg—Jičin,
Křinec—Königsstadtl,
Kopidlno—Libań,
Libań—Bakov,
Detenitz—Dobrowitz,
Rokycan—Miröschan—Nezvěstic,
Smidar—Hochwessely.

Brünner Localeisenbahn
Schreibwald—Karthaus (Dampftramway),
Abzweigung: Ugartestrasse—Centralfriedhof.

Častolowitz—Reichenau a/K.

Cilli—Wöllan.
Cilli—Wöllan,
Flügel Hundsdorf—Skalis.

Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.
Wien—Stammersdorf,
Abzweignng zur Rangirstation und zum Anschlusse an die Station Jedlesee der Oe.N.W.B.
Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf,
Wien (Schönbrunner Linie)—Hietzing—Perchtoldsdorf,
Perchtoldsdorf—Mödling,
Hietzing—Ober-St. Veit.

Drahtseilbahn auf die Festung Hohen Salzburg.

Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag.

Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag.

Elektrische Eisenbahn vom Belvedere in Prag zum kgl. Thiergarten in Bubenč (normalspurig).

Gaisbergbahn
Parsch—Gaisbergspitze (Zahnradbahn, schmalspurig).

Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha
Gross-Priesen—Loschowitz—Wernstadt,
Loschowitz—Auscha.

Innsbruck-Hall in Tirol (schmalspurig).

Kahlenberg-Eisenbahn
Nussdorf—Kahlenberg (Zahnradbahn),
Nussdorferstrasse—Nussdorf (Dampftramway),
Abzweigung nach Heiligenstadt (Dampftramway).

Kapfenberg—Seebach-Au (schmalspurig).

Kremsthalbahn
Linz—Kremsmünster—Klaus Steyerling,
Unterrohr—Bad Hall.

Kuttenberger Localbahn.

Mori—Arco—Riva am Gardasee (schmalspurig).

Mühlkreisbahn
Linz Urfahr—Aigen Schlägl.

Neue Wiener Tramway
Westbahnlinie—Hütteldorf,
Abzweigung zum Vororte-Friedhof,
Sternwartestrasse—Nussdorferstrasse—Nussdorf,
Abzweigung nach Heiligenstadt.

K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn
Zauchtl—Neutitschein.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft
Časlau—Zawratetz-Třemošnitz,
Skowic—Vrdy-Bučic,
Časlau—Močowitz,
Königshan—Schatzlar.

Pöltschach—Gonobitz (schmalspurig).

Preding-Wieselsdorf—Stainz (schmalspurig).

Localbahn Radkersburg—Luttenberg.

Reichenberg—Gablonz.

Salzburger Localbahn (Dampftramway)
Salzburg (Bahnhof)—Bayer. Grenze (Drachenloch).

Salzkammergut-Localbahn
Ischl—St. Lorenz—Salzburg (schmalspurig),
St. Lorenz—Mondsee (schmalspurig).
Schafberg-Bahn (Zahnradbahn, schmalspurig).

Stauding—Stramberger Localbahn
Stauding—Stramberg.

Steyrthalbahn
Steyr (Garsten)—Agonitz (schmalspurig),
Pergern—Bad Hall (schmalspurig).

Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn
Swolenowes—Střebichowic-Vinařic.

Wiener Localbahnen
Wien (Gaudenzdorf)—Wr.-Neudorf.

Baden—Helenenthal.

III. Localbahnen im Bau.

Auspitz Station (K.F.N.B.)—Auspitz Stadt.

Baden—Vöslau.

Deutschbrod—Humpoletz.

Gablonz—Tannwald mit Abzweigung Morchenstern—Josefsthal.

Gailthalbahn.

Grazer Schlossbergbahn.

Lemberger Elektrische Bahn.

Murthalbahn.

Přivos—Mähr.-Ostrau—Witkowitz.

Plan—Tachau.

Valsuganabahn.

Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein.

Wiener Neudorf Guntramsdorf.

Wotic—Selčan.

Ferner werden dem Localbahnamt alle neuen auf Grund des Localbahngesetzes concessionirten Eisenbahnlinien zugewiesen werden.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Die Bahnverwaltung kann die Richtigkeit einer Abwage, bei der sie ohne Protest intervenirt hat, nicht nachträglich anfechten.

(Entscheidung vom 17. October 1893.)

Die Firma M. H. & Söhne hatte laut producirter Frachtbriefe bei den Stationen Podwołoczyska und Brody der Carl Ludwig-Bahn in der Zeit vom 2. August bis 8. October 1892 Sendungen von Weizen in Wagenladungen in loser Schüttung (alla rinfusa) an die Schrannenverwaltung in Lindau aufgegeben. Laut vorgewiesenem Wagescheine der Schrannenverwaltung wurde beim Einlangen dieser Sendungen in Lindau ein den reglementmässigen einpercentigen Abgang übersteigender Abgang im Gesammtgewichte von 1428 kg constatirt, und behauptete die Firma, dass, da der Preis des Weizens damals $22^1/_2$ Pfennig pro Kilogramm betrug, ihr ein Schade in der Höhe von 321 Mark 30 Pfennig erwachsen sei, dessen Ersatz sie nun von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als Aufgabsbahn, bezw. als Rechtsnachfolgerin der Carl Ludwig-Bahn, einklagte.

Bei der am 17. October 1893 durchgeführten mündlichen Verhandlung wurde die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Ersatze von 163 Mark 22 Pfennig sammt 6 pCt. Zinsen vom 1. November 1892 verurtheilt, und zwar mit folgender Begründung:

Bei der Verhandlung war unter Ausscheidung jener Abgänge, bezüglich welcher aussergerichtlich die Einwendung der Verjährung erhoben war, der Klagsanspruch auf 163 Mark 22 Pfennig restringirt worden. Der Vertreter der General-Direction verwies auf den bereits in einem analogen Falle am 28. April 1893, Z. 3075, erflossenen Schiedsspruch, welcher anerkannte, dass die Abwage in Lindau in Säcken mit der Abwage bei der Aufgabsstation in voller Waggonladung nicht gleichartig, und dass aus den vorgelegten Thatbestandsprotokollen der Station Lindau ersichtlich sei, dass die Verminderung des Transportgutes nicht auf bahnseitige Einrichtungen zurückzuführen sei, mithin die Bahn kein Verschulden und auch keine Ersatzpflicht treffe. Das Schiedsgericht hat bereits in seinem früheren Schiedsspruche der Ansicht Ausdruck gegeben, dass nur eine auf der Auf- und Abgabsstation gleichförmig erfolgende Abwage bei alla rinfusa-Ladungen geeignet sei, eine Wagedifferenz, also ein Manco, festzustellen. Da jedoch damals die geklagte General-Direction weder die Art und Weise der auf der Abgabsstation erfolgten Abwage, noch auch die Richtigkeit des von der klagenden Firma vorgelegten Wagescheines bestritten hatte, musste das Schiedsgericht das aus der Vergleichung der beiden Abwagen resultirende Manco als vorhanden seinem Schiedsspruche zu Grunde legen. Nun hat allerdings die k. k. General-Direction bei der heutigen Verhandlung die verschiedene Art der Abwage beanständet, doch kann diese erst in der Verhandlung erfolgte Beanständung nicht als relevant erscheinen, sondern hätte dieselbe in dem Momente stattfinden müssen,

als in Lindau die Abwage in Säcken statt in Waggons eintrat. Wie aber aus dem producirten Thatbestandsprotokolle ddto. Lindau vom 30. August 1892 rücksichtlich einer der in Frage stehenden Sendungen hervorgeht, erfolgte die Abwage in Säcken nicht durch die Schrannenverwaltung allein, sondern unter Intervention der Bahn selbst, da das fragliche Thatbestandsprotokoll nicht nur auf einer mit „K. k. österreichische Staatsbahnen" überschriebenen Drucksorte ausgefertigt, sondern auch von einem Bahnbeamten unterzeichnet erscheint, unter Punkt G das verbliebene Manco, dessen Ersatz beansprucht wird, ausdrücklich aufweist, und unter Punkt H beifügt, dass die sorgfältige Verwiegung jedes einzelnen gefüllten Sackes stattfand, hiebei aber von einer Einwendung gegen diese Art der Abwage Seitens der Bahnorgane keine Erwähnung geschieht, endlich unter Punkt F noch der Vermuthung Ausdruck gegeben wird, dass das Gewichtsmanco auf ungenauer Nachwiegung der Waggonladung auf der Abgangsstation Podwołoczyska beruhe.

Wenn nun die Bahnverwaltung gegen eine Abwage der Ladung nach erfolgter Einfassung in Säcke nicht nur keine Einwendung erhob, sondern auch bei derselben mitwirkte, und die Partei aus dem Resultate dieser Abwage nunmehr Ersatzforderungen macht, so kann die Bahn nachträglich aus letzterem Umstande die Richtigkeit der unter Mitwirkung ihrer eigenen Organe und überdies von beeideten Wagemeistern vorgenommenen Abwage nicht bestreiten.

Weiters hat der Vertreter der k. k. General-Direction zugegeben, dass in den anderen der Klage zu Grunde liegenden Fällen ebenfalls Thatbestandsprotokolle analogen Inhaltes aufgenommen wurden. Das Schiedsgericht war daher der Ansicht, dass die Bahn nicht berechtigt sei, aus der Verschiedenheit der Abwage eine Einwendung gegen die klägerische Forderung zu erheben, da sie ja selbst zu der Manipulation der Ausladung und Einfüllung in Säcke mit nachfolgender Abwage derselben ihre Zustimmung ertheilt hat.

Was die Höhe des Schadens betrifft, so hat zwar die General-Direction die Eigenschaft des Stadtlagerhauses in Lindau als einer öffentlichen Anstalt bestritten, das Schiedsgericht, nach freier Ueberzeugung urtheilend, hatte jedoch umsoweniger Grund, die Richtigkeit der vom Stadtlagerhause in Lindau ausgestellten Wagscheine anzuzweifeln, als dieselben auch die Unterschrift der Verwaltung und des verpflichteten Wägers tragen; das Schiedsgericht ist daher der Ansicht, dass die durch die Wagscheine ausgewiesenen Gewichtsmengen der richtig vorgenommenen Abwage entsprechen.

Danach erscheint das vom Kläger berechnete Manco nachgewiesen.

Da weiters der der Schadensberechnung zu Grunde gelegte Preis des Weizens nicht bestritten wurde, ist auch die Höhe des Schadens in dem von der klägerischen Firma beanspruchten restringirten Betrage als erwiesen anzusehen.

Der Seeweg zwischen Russland und Sibirien.

Der Bau der grossen sibirischen Eisenbahn, welche die europäische Hälfte des russischen Reiches mit der asiatischen verbinden wird, dürfte für Russlands Handelsverkehr von grosser Bedeutung werden. Aber bei allen Vortheilen, die der Schienenweg dem Verkehre zu bieten vermag, bleibt er hinsichtlich der Bewältigung der Massentransporte doch hinter der Wasserstrasse zurück. Man trachtet daher in Russland stets darnach, den Seeweg nach Sibirien dem Handel dienstbar zu machen, ein Bestreben, das auch die neue Landverbindung keineswegs abzuschwächen vermochte.

Es besteht allerdings schon seit vielen Jahren ein regelmässiger Dampferverkehr zwischen der sibirischen Hafenstadt Wladiwostok und den Seeplätzen Kronstadt und Odessa; aber dieser langwierige und umständliche Seeweg ist ohne jede wirthschaftliche Bedeutung, weil seine asiatischen Endpunkte, das Amur-Gebiet und die Insel Sachalin, nur schwach bevölkert und ersteres bislang ohne Verbindung mit dem Hinterlande geblieben ist.

Gegenwärtig hat aber die russische Regierung den Plan gefasst, eine andere Seeverbindung, und zwar ums Nordkap nach dem Jenissei, ins Leben zu rufen, einem der Hauptflüsse Sibiriens, der bis weit hinauf für Flussschiffe fahrbar ist, so dass man auf diesem Wege bis in das Herz Sibiriens zu dringen vermag. Einen neuen Impuls zum Vorgehen in dieser Richtung hat der Bau der sibirischen Eisenbahn gegeben. Um nämlich die Arbeiten an diesem grossartigen Werke beschleunigen zu können, ist es nothwendig, den Bau an verschiedenen Punkten in Angriff zu nehmen. Das Material muss mithin an die betreffenden Stellen gebracht werden, was auf dem Landwege wegen der aus den enormen Entfernungen resultirenden Kostspieligkeit als gänzlich ausgeschlossen erachtet worden ist.

Anders gestalten sich die Verhältnisse, wenn der Seeweg um das Nordkap möglich ist; in diesem Falle bieten die im Allgemeinen schiffbaren Ströme Sibiriens für den Transport im Binnenlande bequeme Verkehrsstrassen, die ausserdem durch verhältnissmässig leicht herzustellende Canalverbindungen zwischen den nahe nebeneinander laufenden Nebenflüssen der Hauptströme erweitert werden könnten. Es ist daher bereits im Juli v. J. eine Expedition nach dem Jenissei abgegangen, die den überraschenden Erfolg zu verzeichnen hatte, dass die von ihr mitgeführten Güter nach Verlauf von drei Monaten an ihrem Bestimmungsorte in der Stadt Jenisseisk gelandet werden konnten, die von der Mündung des gleichnamigen Flusses reichlich 700 Meilen landeinwärts liegt.

Diese und die früheren Expeditionen haben dargethan, dass die Fahrt durch das Weisse und Karische Meer zwar eine mühsame und gefährliche, aber keineswegs eine aussichtslose ist. Ohne Zweifel wird bei näherer Kenntniss der dortigen Strömungen und Eisverhältnisse ein grosser Theil der Gefahren beseitigt werden. Die russische Regierung wird dann aber auch nicht versäumen, durch Anbringung von Seezeichen, Errichtung von Stationen und Umschlagplätzen der Schiffahrt zu Hilfe zu kommen, um die gedachte Fahrstrecke soviel wie möglich praktikabel zu machen, denn, wie die sibirische Eisenbahn, wird sie dem Reiche eine mächtige Einnahmequelle durch die Einfuhr der werthvollen Producte Sibiriens nach Europa eröffnen.

Was die Schiffahrt auf dem Jenissei selbst anbelangt, so verkehrten im Jahre 1890 nicht weniger als 6 Dampfer, 30 Barken und zahlreiche andere Fahrzeuge, die zusammen 260.000 Pud transportirten. [„Hansa."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Einfriedung in Klosterneuburg-Weidling: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Herstellung einer Einfriedung längs der Zufahrtstrasse zum Frachtenmagazine der Station Klosterneuburg-Weidling für den 30. Juli anberaumt und mit der Leitung der Commission den k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [G.-I.-Z. 13.128.]

— (Linie Saybusch—Neusandec: Schleppbahn zur Brettsäge in Ponice: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Myślenice hat die politische Begehung des Projectes der Firma Falter & Dattner zum Baue einer schmalspurigen Schleppbahn von der Brettsäge in Ponice zu ihrer Niederlage bei der Bahn in km 108·8 der Linie Saybusch—Neusandec für den 27. Juli, Nachmittags 2 Uhr, in Rabka anberaumt. [G.-I.-Z. 13.581.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Ausführung eines Privatbaues in Oberdorf.) Auf der Bahngrundparcelle Cat. Z. 1223/4 (recte 1325/5) in der Gemeinde Oberdorf wird für Zwecke des Adalbert Himmel eine Veranda sammt einer Grenzmauer hergestellt. [2. Juli, Z. 35.446.]

— (Linie Aussig—Bilin: Bauliche Herstellungen.) Für die Anlage eines dritten Geleises, sowie Einlegung von zwei Brückenwaagen und einer Drehscheibe bei der zum Ludwig-Schachte nächst Kutterschitz führenden Schleppbahn wurde die Baubewilligung ertheilt. [2. Juni, Z. 29.184.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Bahnhof-Erweiterung in Kuttenthal.) Auf Grund des Ergebnisses der am 19. April durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Erweiterung des Bahnhofes und Errichtung eines neuen Magazines in der Station Kuttenthal genehmigt. [2. Juli, Z. 27.090.]

— (Geleise-Erweiterung.) In der Station Bakov wurde eine Erweiterung der Geleise und die mit derselben verbundene Abtragung des Parapetes der Durchfahrt in km 81·744 vorgenommen. Letzteres wurde durch ein Geländer ersetzt. [25. Juni, Z. 28.664.]

— (Geleise-Erweiterung.) In der Station Kreibitz-Teichstatt wurde eine Erweiterung der Geleise vorgenommen. [9. Juli, Z. 37.125.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Getreideschuppen.) In der Station Kaaden-Brunnersdorf wurde für Zwecke der Firma Alois Schneider ein Getreideschuppen hergestellt. [4. Juli, Z. 35.945.]

— (Linie Falkenau a/d. E.—Klingenthal: Geleiseanlagen.) In der Station Davidsthal wurde eine Erweiterung der Geleiseanlagen vorgenommen. [30. Juni, Z. 35.284.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Schuppen.) In der Station Kanitz-Eibenschitz wurde für Zwecke der Firma Max Sinaiberger & Söhne ein Schuppen aufgestellt. [3. Juli, Z. 35.769.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Errichtung einer Ladestelle.) In km 20·794 der Strecke Königgrätz—Dobřenic—Sirowatka wurde eine Ladestelle mit der Bezeichnung „Urbanitz-Praskačka" errichtet. [2. Juli, Z. 22.743.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Bauergänzungen in mehreren Stationen.) Die Ausführung von Bauergänzungen in den Stationen Turnau, Einsiedl, Friedland, Böhm.-Skalic, Starkoč und Roth-Kosteletz wurde genehmigt. [2. Juli, Z. 26.292.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Stockgeleise-Umgestaltung in Semil.) In der Station Semil wird das Stockgeleise in ein durchgehendes IV. Geleise umgewandelt. [3. Juli, Z. 29.381.]

Localbahn Reichenau a/d. Knežna-Solnitz-Kwasnei. (Bahnerhaltungs-Schuppen in Reichenau.) In der Station Reichenau a/d. Knežna wird für Zwecke der Bahnerhaltung und der Einlagerung von Regiekohle ein Schuppen hergestellt. [6. Juli, Z. 36.370.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Bauliche Veränderungen in der Station Sollenau.) Das Project für Adaptirung des Aufnahmsgebäudes, Errichtung eines Beamtenwohnhauses und Herstellung eines gedeckten Zwischenperrons in der Station Sollenau L.B. wurde genehmigt. [4. Juli, Z. 35.762.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Ausnahmsweise Beförderung von Personen mit Güterzügen.) Die Direction der Oesterr. Nordwestbahn hat von der ihr im Jahre 1888 von der k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilten Bewilligung, ausnahms- und versuchsweise mit gewöhnlichen Güterzügen in jenen Fällen Personen befördern zu dürfen, wenn dies bei Ausflügen von Corporationen, Vereinen u. s. w. in Folge Mangels eines geeigneten Zuges, welcher fahrplanmässig den Personenverkehr vermittelt, nöthig werden sollte, in jüngster Zeit in folgenden Fällen Gebrauch gemacht: Am 26. Februar wurde einer Gesellschaft die Benützung des Güterzuges Nr. 150 von Iglau nach Okřiško gestattet und am 5. Juli den Theilnehmern an der hundertjährigen Jubiläumsfeier des Bestandes der Gemeinde Liliendorf die Benützung des Güter-Eilzuges Nr. 103 in der Strecke Znaim-Schönwald-Frain. [G.-I.-Z. 13.172.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monat April.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat April auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.594·70 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 260 Schnellzüge, 360 Personenzüge und 112 zur Personen-, sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 732. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14,902.639 Zug- und 282,707.575 Achskilometer gegen 15,318.659 Zug- und 291,732.381 Achskilometer im Vormonate und gegen 14,860.936 Zug- und 288,587.665 Achskilometer, in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 271 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 461 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1101 im Vormonate und 1503 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 31 und auf eine Million Achskilometer 2, mithin auf eine Million Zugkilometer 70 = 69% weniger als im Monat April des Vorjahres, und 41 = 57% weniger als im Vormonat, und auf 1 Million Achskilometer 3 = 60% weniger als im Monat April des Vorjahres und 2 = 50% weniger als im Vormonat. In Folge der Verspätungen wurden 416 Anschlüsse versäumt (gegen 1113 in demselben Monat des Vorjahres und 1137 im Vormonat. Bei 10 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf eine Million Zugkilometer und der auf eine Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, die Werrabahn und die Altdamm-Colberger Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln und die Altdamm-Colberger Bahn an die ungünstigsten Stellen.

Preussen. (Bezirkseisenbahnräthe.) In der am 12. Juni abgehaltenen Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin gelangte zunächst der eingebrachte Antrag: „Der Bezirkseisenbahnrath wolle sich dafür aussprechen, dass die Normalstreckensätze nach dem Principe der fallenden Scala mit zunehmender Entfernung gebildet werden" zur Verhandlung. Der Ausschuss hat jedoch statt dessen einen Antrag zur Annahme empfohlen, wonach der Bezirkseisenbahnrath ersucht wird, zu erklären, „er halte das in

dem Antrage des Herrn Grunwald enthaltene Princip der Normirung der Frachtsätze nach fallender Scala zwar für richtig, indem dasselbe sowohl nach dem Grundsatze der richtigen Bemessung von Leistung und Gegenleistung der Billigkeit entspreche, als auch nach den gemachten Erfahrungen die Einnahmen der Staatseisenbahnen zu heben geeignet sei; er erachte es jedoch nach den Vorgängen der letzten Zeit für aussichtslos, diesen Antrag jetzt zu befürworten, und behalte sich vor, auf denselben später zurückzukommen." Dieser Antrag wurde angenommen. Durch die Vertreter der kgl. Eisenbahn-Direction erfolgten dann Mittheilungen über Aenderungen im Laufe der Personenzüge, welche für den Winterfahrplan 1894/95 in Aussicht genommen sind. Nach denselben werden auf der Strecke Berlin—Lauban die Züge 11·45 Nachts ab Berlin und 12·18 Nachts ab Lauban wieder aufgehoben. Der Vertreter der Breslauer Handelskammer hatte beantragt: „die kgl. Eisenbahn-Direction zu ersuchen, den 2·45 Nachmittags von Breslau nach Berlin abgehenden Zug so früh, etwa um 2 Uhr, abzulassen und ihm eine solche Geschwindigkeit zu geben, dass er in Sagan Anschluss an den von dort um 4·10 Nachmittags nach Leipzig, bezw. Corbetha abgehenden Zug hätte." In der Ausschusssitzung hat die kgl. Eisenbahn-Direction anerkannt, dass eine solche Aenderung Vortheile bieten würde, gleichzeitig aber erklärt, dass die Aenderung zur Zeit nicht möglich sei, und zwar besonders wegen der jetzt in Liegnitz vorhandenen Anschlüsse aus Camenz und Halbstadt über Königszelt. Daraufhin hat der Ausschuss beschlossen, dem Bezirkseisenbahnrathe die Ablehnung des Antrages zu empfehlen. Der Eisenbahnrath beschloss demgemäss. Ein Antrag des Vertreters der Handelskammer Cottbus will die Zahl der Rungenwagen mit festem Lattengestell im Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin für die Versendung von Hohlglaswaaren vermehrt und die Frachtsätze für Hohlglas bei Verladung nach Deutschen Seehäfen ermässigt wissen. Die kgl. Eisenbahn-Direction hatte hierauf mitgetheilt, dass 50 Rungenwagen neu ausgerüstet worden seien und dass 50 weitere folgen würden, dass aber den Interessenten die eigene Ausrüstung der grösseren offenen Wagen nicht vollständig erspart bleiben könne. Bezüglich der Frachtsätze theilte dieselbe mit, dass die preussischen Staatsbahnen niedrigere Einheitssätze haben, als die österreichischen. Der Ausschuss empfahl daraufhin, den Antrag in seinem ersten Theil als durch die Erklärung der Direction erledigt zu erachten und dies auch für den zweiten Theil gelten zu lassen, sofern nicht etwa eine von dem Antragsteller in Bezug auf die ausländischen Frachtsätze in Aussicht gestellte Mittheilung Veranlassung zu weiterer Erörterung geben sollte. Eine Mittheilung dieser Art erfolgte nicht, und der Bezirkseisenbahnrath beschloss daher in diesem Sinne. Eine Vorlage der kgl. Eisenbahn-Direction, betreffend die Regelung der inländischen Braunkohlenfrachten im Gebiete der vormaligen Berlin-Görlitzer und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn, hat der Ausschuss in seiner Sitzung am 18. Mai zu vertagen beschlossen und gleichzeitig die kgl. Eisenbahn-Direction um eine Ergänzung der Vorlage ersucht. Zur weiteren Erörterung der Angelegenheit war der Ausschuss nun noch einmal zusammengetreten. Auf Grund der hiebei von der kgl. Eisenbahn-Direction ertheilten Auskunft wurde das Einverständniss des Eisenbahnrathes damit ausgedrückt, dass im Verkehre nach Cottbus, Peitz, Frankfurt a/O. und Königs-Wusterhausen Frachtsätze von 2·2 Pfg. für 1 tkm und für je 100 kg 7 Pfg. Abfertigungsgebühr berechnet werden, wogegen die übrigen in Betracht kommenden Ausnahmefrachtsätze wegfallen.

Auf der bevorstehenden Versammlung des Bezirkseisenbahnrathes der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg werden zwei Fragen von allgemeiner Bedeutung zur Berathung gelangen. Zunächst soll sich der Bezirkseisenbahnrath über einen Antrag auf Wiedereinführung einer Tarifermässigung für die Beförderung von Bodenerzeugnissen aus dem Osten nach den Verbrauchsgebieten an Stelle des demnächst zur Aufhebung gelangenden Staffeltarifes vom 1. September 1891 schlüssig machen. Ferner steht ein Antrag auf Einführung einer Tarifermässigung für inländisches Getreide auf denjenigen Strecken der preussischen Staatsbahnen, auf denen dass russische Getreide zu ermässigten Frachtsätzen nach Danzig, Königsberg und Memel befördert wird, zur Berathung.

Der Bezirkseisenbahnrath der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover ist am 25. Juni zu einer Sitzung zusammengetreten. Die Tagesordnung derselben enthielt folgende Gegenstände von allgemeinem Interesse: 1. Aufnahme der Artikel Speck, sonstige Fleischwaaren, Rohmargarine und Schmalz in die Classe II des Ausnahmetarifes für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshäfenstationen vom 1. Jänner 1892. 2. Empfiehlt es sich, die den Eisen- und Stahlwaaren der Sondertarife I und II im Verkehre nach den Seehäfen für den Inlandsgebrauch zugestandenen Frachtermässigungen, durch welche angeblich eine Verschiebung der durch die geographische Lage der einzelnen Werke bedingten natürlichen Wettbewerbsverhältnisse herbeigeführt wird, nicht weiter zu gewähren, sondern die regelmässige Fracht der Specialtarife I und II zu erheben? 3. Empfiehlt es sich, amerikanische Eichenspalthölzer in den allgemeinen Ausnahmetarif für Holz aufzunehmen? [„Z. d. V. D. E.-V."]

Italien. (Behandlung von Reclamationen aus dem Frachtvertrage.) In der Absicht, die thunlichste Beschleunigung in der Behandlung und Erledigung von Reclamationen aus dem Frachtvertrage zu erzielen, hat die Betriebs-Gesellschaft des adriatischen Bahnnetzes, nach einer Mittheilung der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 5, vor Kurzem Verfügungen erlassen, welche bei dem Publicum gute Aufnahme gefunden haben und geeignet sind, sich mit der Zeit bei allen italienischen Eisenbahn-Verwaltungen Eingang zu verschaffen. Nach diesen Verfügungen werden die Reclamationen wegen zu viel bezahlter Beträge, die früher, gleich allen anderen Reclamationen, direct oder durch Vermittlung der Stationen an die Revisions- und Centralstellen eingereicht werden mussten, nunmehr — sofern der reclamirte Betrag 10 L. nicht übersteigt und es sich um Frachten des internen Verkehres des adriatischen Netzes und um thatsächlichen Irrthum in der Taxberechnung oder Anwendung des Tarifes oder um Gewichtsfehler oder falsche Berechnung von Lade- und Entladegebühren handelt — von den Stationen in Empfang genommen, geprüft und endgiltig erledigt. Jede Station ist für diejenigen Reclamationen competent, welche Sendungen betreffen, für die sie die Fracht eingehoben hat. Indes hat jede Station auch die sie nicht betreffenden Reclamationen anzunehmen und am Tage des Empfanges an die zuständige Station weiterzuleiten. Diese Vorschrift, in deren Bereich die grösste Zahl der Rückerstattungsgesuche fällt, gestattet eine rasche Verbescheidung der streitigen Angelegenheiten. Alle übrigen Reclamationen, welche die Stationen zu entscheiden nicht competent sind, müssen von diesen an die vorgesetzte Behörde weitergeleitet werden, und zwar begleitet von Vorlageberichten mit den erforderlichen näheren Angaben und Erläuterungen etc., so dass die vorgesetzte Behörde ohne Verzug die Untersuchung der Sache vervollständigen und die Entscheidung treffen kann. Der vorgesetzten Controle sind von den Stationen auch die auf weniger als 10 L. lautenden Rückerstattungsgesuche zu unterbreiten, sobald eine der nachstehenden Ursachen dabei in Frage kommt:

a) wenn es sich um solche Sendungen handelt, für welche die Fracht zweimal, sowohl bei Abgang wie bei Ankunft, erhoben wurde;
b) wenn Duplicate oder sonstige Documente beigegeben sind, aus welchen hervorgeht, dass die Zahlung der Fracht beim Versandt stattgefunden hat, oder wenn aus den vorliegenden Originalpapieren ersichtlich ist, dass derartige Duplicate vorgängig ausgeliefert wurden;
c) wenn auf den Aufgabsbescheinigungen oder auf den Original-Ladescheinen der Stempel der Controle aufgedrückt ist, so dass hieraus gefolgert werden kann, dass die Controle die Sache schon in Behandlung hat.

Die Stationen haben die Reclamationen unter Darlegung der Gründe unverzüglich zurückzugeben:

a) wenn die Forderungen sich auf Sendungen beziehen, für welche die Betriebsgesellschaft des adriatischen Bahnnetzes die Fracht nicht eingezogen hat;
b) wenn die Verjährung bereits eingetreten ist;
c) wenn die Reclamationen von Personen eingebracht wurden, welche nicht dazu berechtigt sind. Hievon sind diejenigen Reclamationen anzunehmen, welche vom Aufgeber in Vertretung des Empfängers und umgekehrt oder unter Beigabe der entsprechenden Ermächtigung von Personen, welche zwar nicht am Transporte betheiligt, aber mit giltiger Vollmacht versehen sind, eingereicht werden;
d) wenn die Reclamationen nicht von den vorgeschriebenen Belegen begleitet sind.

Niederlande. (Verlegung des Sitzes der Südniederländischen Eisenbahn.) Der Sitz der Südniederländischen Eisenbahn-Gesellschaft ist von Heerlen nach Maestricht verlegt worden.

Russland. (Bau einer Eisenbahn von Lgow nach Brjansk.) Von der Kiew-Woronesher Eisenbahn ist der Bau einer neuen Eisenbahnlinie von der Station Lgow nach dem industriereichen Brjansk begonnen worden. Diese Zweiglinie soll schon Ende October fertiggestellt werden.

— (Eröffnung von Zweigbahnen der Wladikawkaser Eisenbahn.) Am 17. Mai hat der regelmässige Personen- und Waarenverkehr auf den Zweigbahnen der Wladikawkaser Eisenbahn von der Station Besslan bis zur Stadt Petrowsk in einer Ausdehnung von 249·90 Werst und von der Stadt Mineralnyja Wody bis zur Kaukasischen Mineralbädergruppe in einer Ausdehnung von 60·48 Werst begonnen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marie Valerie" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 Tonnen Gebalt ist am 3. Jnni nacb 61tägiger Fabrt mit 49 Passagieren und 3503 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 100.000 kg Reis, 12.000 kg Curiositäten; aus Shanghai 90.500 kg Baumwolle (hievon 10.250 kg für Venedig), 44.250 kg Pflauzenfett; ans Moje 2,000.000 kg Reis; aus Canton 7000 kg Quassia; aus Hongkong 5050 kg Matten, 42.000 kg Quassia (hievon 8750 kg für Venedig), 6600 kg Bambus, 6250 kg Anis; ans Penang 72.555 kg Pfeffer; aus Manila 51.320 kg Kaffee; aus Calcutta 812 kg Indigo; 76.429 kg Häute (bievon 14.717 kg für Venedig), 25.375 kg Ricinussamen und 316.360 kg Baumwolle für Venedig; aus Singapore 290.797 kg Pfeffer (hievon 9744 kg für Ancona und 19.538 kg für Venedig), 34.713 kg Sago für Venedig, 102.159 kg Coprah (aus Cocosnussfasern), 101.500 kg Zinn, 30.550 kg Kaffee; aus Colombo 280 kg Thee; aus Madras 20.350 kg Baumwolle; aus Aden 18.220 kg Perlmutter, 1268 kg Myrrhe, 11.470 kg Gummi, 3045 kg Kaffee; aus Port Said 1892 kg Indigo, 30.695 kg Kaffee. Der Werth der eingefübrten Waaren betrug 1,266.441 Gulden ö. W.

Regulirung des Donau-Abschnittes zwischen der ungarischen Landesgrenze und Gonyö. (Fortschritt der Arbeiten und Programm für die weitere Durchführnng der Regulirung und Herstellnng des Stromes in gut schiffbaren Zustand.) Der kgl. nngar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister die in grossem Massstabe successive durchzuführende Regulirung des Donauabscbnittes zwischen der österr. Landesgrenze und Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 126 ex 1893 nnd Nr. 29 ex 1894) beschlossen. In erster Linie werden die die Scbiffabrtsverhältnisse seit jeher ganz hesonders scbädigendeu Sectionen ober- und unterhalb Croatisch-Jarendorf und nächst Gonyö einer gründlicben und ausgiebigen Regulirung unterzogen werden. Nachdem der ursprünglich in einer Breite von kaum 100 m hergestellte Nothdurchstich hei Croatisch-Jarendorf für den Dnrcblass ahnorm mächtiger Wassermassen nicht genügt nnd das von den Hocbflutben fortgerissene Geschiebe nnter grossem Gefälle an der Ausmündnng des Canals in das bis 400 m hreite alte Strombett in Folge des dort träger werdenden Ahlaufes wieder abgelagert wird, hat sicb die Notbwendigkeit ergeben, einerseits den Jarendorfer Durchstich auf ca. 300 m zu erweitern, andererseits die Strecke unterhalb desselheu auf die gleicbe Breite zu reduciren. Zwar wird die nach spontan anftretendem höheren Wasserstand sich ergebende Versandung jeweilig durch Rechenschiffe bis zu einer Tiefe von 1·50—2 m sofort vertieft, doch ist dies eine oft kaum für den nächsten Tag genügende Palliativ-Massregel, welche die Schiffahrts-Unternebmnng zwingt, in solcben Fällen vor und hinter den seichten Stellen Umladung auf besonders flachgebaute Dampfer vorzunehmen. Bis zum Zeitpunkte, als die Fortschritte der nach einheitlichem Plane in Ausführung begriffenen Regulirung dieser Donaustrecke es gestatten werden, die Arbeiten im Jarendorfer Durcbstiche mit Aufgebot grosser Arbeitskraft durchzuführen, werden sowobl Recbenschiffe constant in Verkebr, als aucb im Vereine mit diesen Baggers in Thätigkeit gesetzt werden, um es der Scbiffahrt zu ermöglichen, dort sowohl mit Schiffen normalen Tiefganges zn verkehren, als auch das Ausweichen sich begegnender Scbiffe zu gestatten und derart die mit Umladung verbundenen Versäumnisse und Auslagen, sowie die Aufhaltung der zu Berg fahrenden Schiffe bis nach Passirung der zu Thal fahrenden künftighin zu vermeiden.

Deutschland. (Bekanntmachnng der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe.) Die zwischen der k. k. österreicbiscben und der k. deutschen Regierung vereinbarte, am 1. April 1894 in Wirksamkeit getretene und österreichischerseits mit Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues vom 3. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 39, bekannt gemachte Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elhe ist in den deutscben Elbeuferstaaten mit nacbstehenden Verordnungen verlautbart worden: In Sachsen mit Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Innern vom 8. Jänner 1894; in Preussen mit Verordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 18. Februar 1894, kundgemacht in einer Extra-Ausgabe zum 10. Stücke des Amtsblattes der k. Regierung in Magdeburg ex 1894, in einem Extra-Amtsblatte der k. Regierung zu Merseburg vom 13. März 1894, im 9. Stücke des Amtsblattes der k. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin ex 1894, im 10. Stücke des Amtsblattes der k. Regierung zu Lüneburg ex 1894 und im 12. Stücke des Amtsblattes der k. Regierung zu Schleswig ex 1894; in Anhalt mit Verfügung der herzoglichen Regierung, Abtheilnng dcs Innern, vom 1. April 1894, G.-S. Nr. 915, in Mecklenburg-Schwerin mit grossberzoglicber Verfügung vom 24. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 10 und in Hamburg mit Verordnung des Senates unter Mitgenehmigung der Bürgerschaft vom 16. Februar 1894.

Verschiedene Mittheilungen.

Pariser Papierindustrie - Ausstellung. (Frachtbegünstigung auf den ausländischen Anscblnssbahnen für österreicbische Ausstellungsobjecte) Aus Anlass der in der Zeit vom 23. Juli bis 23. November d. J. in Paris stattfindenden internationalen Ausstellung des Buchhandels, der Papierindustrie nnd der einscblägigen Künste und Gewerbe, sowie der Pnblicistik (Exposition du livre) haben die schweizeriscben Bahnverwaltungen sich bereit erklärt, für den Rücktransport der österreichischen Ausstellungsobjecte die im Transitverkehre dnrch die Schweiz bewilligten Fracbttaxen zu gewähren, nämlich:

	Eilgut	Stückgut	Wagenladungen 5000 kg	Wagenladungen 10000 kg
	(Taxen in Centimes pro 100 kg			
Delle transit—Romanshorn transit	120	67	65	63
Delle transit—Buchs transit	210	112	103	93

Dagegen war die kaiserl. deutsche Reichsregierung nicbt in der Lage, die Gewährung von Frachthegünstigungen auf den Eisenbahnen Deutscblands (im Transitverkehre) in Anssicht zn nebmen wcil nach den bestehenden Grundsätzen Frachtbegünstigungen auf den deutschen Bahnen nur für solche Ausstellungen bewilligt zu werden pflegen, an denen deutscherseits eine erhebliche Betbeiligung stattfindet. Nach den angestellten Ermittlungen würde aber obige Ausstellung von deutschen Firmen in nennenswertbem Umfange nicbt bescbickt werden.

[6. und 13. Juli 1894, Z. 33.244 nnd 36.707.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 5. Juli fand im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Camill Kuranda, und in Anwesenheit von 15 Actionären, welche 24.852 Actien mit 1237 Stimmen vertraten, eine ausserordentlicbe Generalversammlung der Actionäre der Mährisch-scblesischen Centralbahn zum Zwecke der Beschlussfassung über das Verstaatlichungs-Uebereinkommen statt. — Zum ersten Punkte der Tagesordnung, Vorlage des vom Verwaltungsrathe unter Beitritt des Prioritäten-Curators mit der Regierung vorbehaltlich der legislativen Genehmigung abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend den Ankauf der Gesellschaftsbahn durch den Staat, erstattete der Vorsitzende Dr. Carl Ritter von Feistmantel Namens des Verwaltungsrathes einen ausführlichen Bericht, welcher Anlass zu einer längeren Debatte gab. Bei der hierauf folgenden Abstimmung wurden das Verstaatlichungs-Uebereinkommen und die Auflösung der Gesellschaft mit 748 gegen 486 Stimmen der von dem Actionär Dr. Salz geführten Opposition zum Beschlusse erhoben. Dem Verwaltungsrathe wurde ferner die Ermächtigung zu den erforderlichen Statutenänderungen, inshesonders auch zur Aenderung der Artikel 28 und 29 dahin, dass im Falle der Liquidirung der letztgewählte Revisionsausschuss znr Ertheilung des Absolutoriums über den Schlussbericht der Liquidatoren berufen sein werde, ertheilt. Znm letzten Punkte der Tagesordnung erfolgte die Wahl der Liquitatoren. Als solche wurden der Präsident Dr. von Feistmantel und der gesellschaftliche Director Schlemüller, ferner zum Ersatzmann Verwaltungsrath Arthur Mayer gewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines sind die im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehenden, am 1. Juni dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Grosslupp — Rudolfswert (53·855 km) und Rudolfswert — Straseha (8·294 km) als Vereinsbahnstrecken zu betrachten. Ferner sind die im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Popradthaler Localbahnen (Poprad - Felka — Kesmark— Nagy-Eör Abzweigung—Szepes-Bela und Nagy-Eör Abzweigung— Podolin, 31·2 km) vom 1. Juli ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Literatur.

„Anleitung zur ersten Hilfeleistung bei plötzlichen Unfällen“ von I. Hess und Dr. med. L. Mehler, Frankfurt am Main, Verlag von H. Bechhold.

In einer Reihe von Berufsclassen kommen besonders oft Unfälle vor, die eine sofortige Hilfe erfordern. Es sind zumal Bahn-, Bau-, Fabriks- und Polizei-Beamte, Militärs, Feuerwehrleute, Apotheker und Spitalsgehilfen, welche häufig in die Lage kommen, bei Unfällen erste Hilfe zu leisten. Das vorliegende Werkchen ist speciell für die genannten Berufsclassen bearbeitet und gibt vortreffliche Anleitung zur ersten nothwendigen Hilfeleistung bis zur Ankunft des Arztes. Die Anweisungen sind einfach, kurz und bestimmt, so dass Jedermann in der Lage ist, sie sofort auszuführen; gute Zeichnungen erleichtern das Verständniss.

Dem Ganzen ist eine kurze Beschreibung über den Bau des menschlichen Körpers und der Function seiner Organe vorangeschickt, die das Verständniss für den Grund mancher Massnahmen erhöhen.

Dieses Büchlein, dessen Preis sich auf Mk. 1·80 stellt und bei gleichzeitigem Bezug von mehreren Exemplaren noch billiger bezogen werden kann, kann Allen, die vermöge ihres Berufes leicht in die Lage kommen, erste Hilfe leisten zu müssen, bestens empfohlen werden.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen an Stelle des zur k. k. Statthalterei in Linz berufenen bisherigen Statthaltereirathes und Bezirkshauptmannes in Teplitz, Josef Grafen Thun-Hohenstein, den derzeitigen Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Teplitz, Ministerial - Vicesecretär Conrad Prinzen Hohenlohe-Schillingsfürst, mit den Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft betraut.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den bei der k. k. Statthalterei in Prag in Verwendung stehenden Bezirkscommissär Dr. Oscar Ritter Zaborsky von Wahlstätten mit den Functionen des Regierungs-Commissärs bei der Localbahn von Welchau-Wickwitz nach Giesshübl-Puchstein betraut.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Waarenbewegung und Lagerstand im Monate Juni 1894.

Waaren	Lagerstand am 30. Mai	Einlagerung im Juni	Auslagerung im Juni	Lagerstand am 30. Juni: in den gemeinschaftl. Lagerräumen	in den vermietheten Lagerräumen	Zusammen 1894	Zusammen 1893
	in den gemeinschaftlichen Lagerräumen						
	Metercentner						
Zusammen	178191	74357	88696	163852	133890	297742	254012
						Versich. Werth fl. 13,385.500	Versich. Werth fl. 13,916.000
darunter:							
Kaffee	5123	8335	4492	8966	33602	42568	54126
Kolophonium	62	—	8	54	—	54	173
Früchte, getrocknete	25845	2963	4340	24468	16980	41448	19345
Getreide	1573	2125	1439	2259	204	2463	475
Garne und Gewebe	1962	218	690	1490	1024	2514	1282
Hülsenfrüchte	288	—	74	214	21	235	841
Häute und Felle	8346	901	1405	7842	174	8016	8722
Mehl	132	3999	1360	2771	4	2775	751
Oel	3900	2028	2255	3673	2500	6173	7695
Pfeffer	1596	635	189	2042	4754	6796	3647
Reis	282	100	41	341	58282	58623	3439
Spiritus	278	70	88	260	1860	2120	6802
Wein	25489	9218	11560	23147	475	23622	33261
Vallonea	2935	718	389	3264	2	3266	7283
Zucker	87103	33405	49167	71341	89	71430	86947
Diverse	13277	9642	11199	11720	13919	25639	19223
Durchschnitt der täglichen Waarenbewegung in den gemeinschaftlichen Lagerräumen						5435	5150

		1894	1893
Pfandscheine (Warrants), ausgestellt im Monate Juni	Stück	94	51
versichert für	Gulden	258110	122100
Pfandscheine (Warrants), im Umlaufe am Ende Juni	Stück	193	191
versichert für	Gulden	447320	615680

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1357	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Giurgiu (Smarda) transit	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für die Anwendung der im Theile V des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandtarifes enthaltenen Frachtsätze giltigen Bedingungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil III, Nachtrag XIV vom 1. Juli 1892	585 Centimes	579 Centimes	6 Centimes	Im Rückvergütungswege	a) Original-Frachtbrief für den Bahntransport. b) Original-Schiffsfrachtbrief, bezw. das Original- (Schiffs-) Aufgabs-Recepisse oder das Original-Connaissement, welches die zur Identificirung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss, welche Documente bis spätestens 31. März 1895 vorgelegt werden müssen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	
1358	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Kotojed bezw. vice versa	Kremsier	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	4·7 kr.	4·0 kr.	0·7 kr.	Im Kartirungswege		
1359	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 25 des Elbeumschlags-Tarifes für Westösterreich	St. Michael St. Lorenzen Judenburg Thalheim St. Georgen a/d M. Unzmarkt Scheifling	a) Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz b) Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893		Pfennige a) / b) *) 115 / 120 *) 118 / 123 *) 120 / 125 *) 121 / 126 *) 121 / 126 *) 123 / 128 *) 123 / 128		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				St. Michael St. Lorenzen Judenburg Thalheim St. Georgen a/d. M. Unzmarkt Scheifling	Schönpriesen-Umschlag					*) 110 *) 113 *) 115 *) 116 *) 116 *) 118 *) 118				
				St. Michael St. Lorenzen Judenburg Thalheim St. Georgen a/d M. Unzmarkt Scheifling	Dresden-Elbkai					140 143 145 146 146 148 148				

Die Coursdifferenz beträgt 2 Pfennige pro 100 kg, die dermalen doppelt von den Frachtsätzen abzuziehen ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1360	Oesterr. Nordwestbahn		Robzucker	Wien Südbahn transit	Neubydschow	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr. Eisenbahn-Verband	129 kr.	65 kr.	64 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage — bis längstens Ende März 1895 — der auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe	
1361	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erze	Vaskoh-Barest	M.-Ostrau	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Besteht kein directer Frachtsatz		104·5 kr.		Im Kartirungswege		
1362	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schlacken zum Hochofenbetriebe, und zwar: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhältige Konverterschlacken, aus alten Lagern stammend (mit Ausnahme von frischen Schlacken)	Strecken nördlich vom Schnittpunkte (für Sendungen von Station Judenburg)		**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 8000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Vorschreibung der directen Abfertigung der Sendungen auf Grund der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 B des Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft 4 vom 1. August 1893 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückgehende Kohlenwagen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn oder der königl. Eisenbahn-Direction in Breslau	Vom 1. August 1894 bis 31. Juli 1895	Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 4 vom 1. August 1893 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes sammt Nachträgen	Frachtsätze nördlich vom Schnittpunkte: Mark	Mark	Mark	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebs-Reglements eine Haftung nicht übernommen. Bei allfälliger Einführung von Coursabschlags-Tabellen zu den in Frage kommenden directen tarifmässigen Frachtsätzen tritt eine Erniedrigung der nebenstehend rücksichtlich der Strecken nördlich vom Schnittpunkte zugestandenen Frachttaxen nicht ein. Zum Zwecke der Ermittlung der Gesammt-Frachtsätze von Judenburg bis zur Bestimmungsstation werden zu den nebenstehend angeführten „tarifmässigen" und „zugestandenen Frachtsätzen" nördlich vom Schnittpunkte die von Judenburg bis südlich vom Schnittpunkte bestehenden bezüglichen Frachtsätze hinzugerechnet
					Beuthen O.S.E.				0·76	0·71	0·05			
					Bobrek				0·76	0·71	0·05			
					Borsigwerk				0·76	0·71	0·05			
					Gleiwitz				0·74	0·69	0·05			
					Königshütte O.S.				0·74	0·69	0·05			
					Koschentin				0·81	0·76	0·05			
					Laurahütte				0·74	0·69	0·05			
					Ludwigsglück				0·75	0·70	0·05			
					Morgenroth				0·75	0·70	0·05			
					Schwientochlowitz				0·74	0·69	0·05			
					Tarnowitz				0·78	0·73	0·05			
					Tworog				0·80	0·75	0·05			
					Zabrze				0·75	0·70	0·05			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1363	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H 19, der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Jaslo	Holleschau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarifheft 1 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	71 Kreuzer		Im Kartirungswege		
1364	Südbahn-Gesellschaft		Magnesit und Manganerz	Gloggnitz	Wien-Matzleinsdorf und Grammat-Neusiedl	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen ist Seitens der Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	40 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1365	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Praskovic	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Local-Gütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. 152·3		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch für die umgekehrte Richtung. *) Hiedurch werden die im Verordnungsblatte vom 3. Juli 1894, Nr. 74, unter fortlaufender Nummer 1244, veröffentlichten Frachtsätze für Artikel des Specialtarifes 3 gegenstandslos.
			Besonders ermässigtes Eilgut	Praskovic	Reichenberg (S.N.D.V.B.)					115·7				
			Ermässigtes Eilgut	Salesel	Marienbad					148·0				
			Besonders ermässigtes Eilgut	Salesel	Marienbad					146·0				
			Güter des Specialtarifes 3 als Frachtgut	Roztok	Brüx (A.T.E.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der übrigen für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen				27·8*)				
			Güter des Specialtarifes 3 als Frachtgut	Selč	Brüx (A.T.E.)					27·8*)				
1366	Böhmischen Nordbahn	Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände, welche für den Bau einer Baumwollspinnerei in Warnsdorf bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December l. J., die im Ausnahmetarif 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Warnsdorf zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange als der officielle Tarif nicht billiger ist.												

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 85. **Wien, 28. Juli 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von einer Station der Südbahnlinie Innsbruck—Ala zwischen Bozen und Neumarkt über Cavalese und Predazzo nach Moëna.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde-Vorstehung in Bozen im Vereine mit Paul Welponer, Vicepräsident der Handels- und Gewerbekammer in Bozen, Alois Tschurtschenthaler, Kaufmann in Bozen, der Fleimser Generalgemeinde und Constantin Thaler, Kaufmann in Cavalese, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von einer Station der Südbahnlinie Innsbruck—Ala zwischen Bozen und Neumarkt über Cavalese und Predazzo nach Moëna im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. Juli 1894. Z. 36.228.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den die geänderten §§ 7 und 9 enthaltenden Anhang zu den Statuten der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 17. Juli 1894. — Z. 16.460. H.-M.-Z. 39.353.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die im § 14 geänderten Statuten der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen genehmigt.

Wien, am 17. Juli 1894. — Z. 17.547. H.-M.-Z. 39.589.

Eröffnung der Verbindungsstrecke Ischl-Staatsbahnhof—Ischl-Localbahnhof der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft für den Betrieb.

Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde am 3. Juli l. J. die Verbindungsstrecke zwischen Ischl-k. k. Staatsbahnhof und Ischl-Localbahnhof dem öffentlichen Verkehre übergeben. Im Zuge dieser Bahnstrecke wurden die Stationen Ischl-Personenbahnhof, Ischl-Güterbahnhof und die Haltestelle Kaltenbach zur Eröffnung gebracht, und zwar die Station Ischl-Staatsbahnhof für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, die Station Ischl-Güterbahnhof für den Frachtenverkehr und die Haltestelle Kaltenbach für den Personen- und Gepäcksverkehr. Die betriebführende Verwaltung dieser Strecke ist die Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft in Salzburg. Der Dienst in der Station Ischl-Staatsbahnhof wird durch Organe der k. k. Staatsbahnen besorgt. Die bisher bestandene Station Ischl-Localbahnhof wurde am 3. Juli aufgelassen.

Wien, 7. Juli 1894. H.-M.-Z. 35.956.

Organisation der Staatsaufsicht über die französischen Eisenbahnen.

Die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ in Bern bringt in Nr. 5 die nachstehenden Mittheilungen über die Organisation der Staatsaufsicht über die französischen Eisenbahnen:

Die französischen Eisenbahnen sind entweder Hauptbahnen (lignes d'intérêt général) oder Nebenbahnen (lignes d'intérêt local); ausserdem gibt es noch Tramways und Industriebahnen.

Die Hauptbahnen bilden heute sieben grosse Bahnnetze, nämlich diejenigen der Staatsbahnen, der Ostbahn, der Südbahn, der Nordbahn, der Westbahn, der Orléans-Bahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Die von den Verwaltungen dieser Netze betriebenen Nebenbahnen werden hinsichtlich der Staatsaufsicht als zu dem den Betrieb führenden Bahnnetz gehörig betrachtet.

Die Zahl der Nebenbahn-Gesellschaften beträgt 63.

Die auf die Eisenbahnen bezüglichen Gesetze, Decrete und Verordnungen sind so zahlreich, dass sie unmöglich alle angeführt werden können; wir müssen uns daher darauf beschränken, diejenigen Gesetze und Verordnungen anzuführen, welche organisatorischen Charakters sind:

Gesetz vom 3. Mai 1841. Expropriation im öffentlichen Interesse.
- 11. Juni 1842. Festsetzung der grossen Eisenbahnlinien.
- 15. Juli 1845. Gesetz, betreffend die Bahnpolizei.
- 15. November 1846. Königl. Verordnung, betreffend Bahn-Polizei und Bahn-Betrieb.
- 11. Mai 1878. Rückkauf der verschiedenen Eisenbahnlinien durch den Staat.
- 17. Juli 1879. Vervollständigung der Classificirung der sieben Hauptbahnen.
- 11. Juni 1890. Gesetz, betreffend den Bau und Betrieb von Nebenbahnen und Tramways, an Stelle des Gesetzes von 1865.
- 30. November 1883. Neue Vereinbarungen mit den Eisenbahn-Gesellschaften.

Die Hauptbahn-Netze sind der Oberaufsicht des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten unterstellt, welchem zu diesem Zweck ein Director der Eisenbahnen beigegeben ist. Diesem unterstehen vier Abtheilungen mit Befugnissen, die weiter unten des Nähern werden aufgeführt werden. Der Aufsichts-Dienst über die einzelnen Bahnnetze untersteht ebenfalls der Direction der Eisenbahnen.

Diese administrative Aufsicht ist durch berathende Commissionen vervollständigt, welche den Namen Berathender Ausschuss für den Betrieb (comité consultatif de l'exploitation) und Commission für den technischen Betrieb tragen, und ferner durch eine Rechnungs-Prüfungs-Commission, welche gleichzeitig vom Ministerium der Finanzen und von demjenigen der öffentlichen Arbeiten ressortirt. Alle die Haupt- und Localbahnen sowie die Tramways betreffenden Angelegenheiten sind dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu unterbreiten und von diesem den vier Abtheilungen zuzuweisen, welche sie, erforderlichen Falles, an die Direction des Ueberwachungsdienstes der einzelnen Bahnnetze weiterleitet.

Die den Bau neuer Linien betreffenden Angelegenheiten werden nach Begutachtung Seitens des Aufsichts-Dienstes an den Generalrath des Brücken- und Strassenbaues oder an denjenigen der Bergwerke überwiesen; diejenigen, welche den Betrieb betreffen, sind an den berathenden Ausschuss oder an die technische Commission oder an die Rechnungs-Revisions-Commission, erforderlichen Falles mit dem Gutachten des Aufsichtsdienstes, abzugeben.

Die Attributionen der Abtheilungen sind die folgenden:

Die erste Abtheilung besteht aus drei Bureaux.

Das erste ist betraut mit den allgemeinen Fragen, betreffend den Bau von Eisenbahnen und die Concessionen in Frankreich und Algerien; mit der Prüfung der Linien, die noch nicht als solche des öffentlichen Interesse erklärt sind; mit der Prüfung der Vorprojecte; mit der Erkenntniss des öffentlichen Interesse; mit der Vorbereitung der Concessions-Urkunden und der Urkunden über den Rückkauf durch den Staat; mit der Abänderung der Concessions-Urkunden; mit der Prüfung der allgemeinen Fragen bezüglich der Eisenbahnen in Algerien, der Nebenbahnen, sowie der Localbahnen; mit der Vorbereitung des Budgets für den Eisenbahnbau; mit den Angelegenheiten, betreffend die Ausgabe von Obligationen durch die Haupt- und Nebenbahnen-Gesellschaften.

Ihm obliegt auch die Ueberwachung des Baues der durch den Staat concessionirten Industriebahnen, die Concession, die Erkenntniss des öffentlichen Interesse, der Bau und Betrieb der Tramways.

Das zweite Bureau ist betraut mit der Revision der Rechnungen der Gesellschaften und der Verrechnung ihrer Ausgaben; mit den Angelegenheiten, betreffend die Zinsgarantie, den Antheil des Staats am Gewinn, den Vollzug der in den Rückkaufs-Urkunden stipulirten finanziellen Abmachungen; mit der finanziellen Statistik der französischen Eisenbahnen; mit der Aufstellung und methodischen Ordnung der geltenden gesetzlichen Bestimmungen; mit den Veröffentlichungen bezüglich dieser verschiedenen Dienstzweige.

Das dritte Bureau hat wahrzunehmen die Zusammenstellung und Ordnung der statistischen Nachweisungen, betreffend die Gesetzgebung, den Bau, den Betrieb und die finanzielle Lage der Haupt- und Industriebahnen, die Privat-Anschlussgeleise und die Localbahnen; die Sammlung und Veröffentlichung der französischen und fremden statistischen Documente bezüglich der Eisenbahnen; die Ausführung und Revision der Karte der Eisenbahnen.

Die zweite Abtheilung ist aus zwei Bureaux gebildet:

Dem ersten liegen ob: der Bau neuer Linien auf den Bahnnetzen der Nord-, Ost-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn; die Ausführung von Arbeiten auf den im Betriebe befindlichen Linien dieser verschiedenen Bahnnetze und der grossen und der kleinen Gürtelbahn; Zweiglinien und Industrie-Anschlussgeleise; Rechtsfragen in Betreff dieser Diensteszweige.

Das zweite Bureau befasst sich mit den Eisenbahnen, welche als solche des öffentlichen Interesse erklärt, aber noch nicht concedirt sind; mit den diesfallsigen Studien und Arbeiten; mit dem Bau neuer Linien auf den Bahnnetzen der Staats-, Orléans- und Südbahn; mit den Bau-Ausführungen auf den im Betrieb befindlichen Linien dieser Bahnnetze; mit den Zweiglinien und Industrie-Anschluss-Geleisen; mit den Rechtsfragen in Betreff dieser Diensteszweige.

Die dritte Abtheilung zerfällt in zwei Bureaux:

Dem ersten sind zugewiesen: die Tarife und Nebengebühren; das Studium aller darauf bezüglichen Fragen, als Steuern, Expeditions-, Transport- und Lieferfristen, Filialbureaux; Ausnahmetarife, darauf bezügliche Wünsche und Reclamationen.

Das zweite Bureau behandelt: die Transporte der öffentlichen Verwaltungen; die Militär-Eisenbahntarife; die Specialvereinbarungen bezüglich der Militärtransporte, der Transporte der Finanzverwaltung etc.; die Einzelntransporte und die Transporte zu ermässigten Preisen; die Betriebsverträge zwischen den Eisenbahn-Gesellschaften, die Gemeinschafts-Bahnhöfe und die gemeinschaftlichen Linien; den internationalen Navigationsdienst etc.; die allgemeine Tarifstatistik; den Nebendienst der Gesellschaften, wie: Omnibusse, Bestellung der Einzelcolli, Zufuhr der Güter, Ueberweisung zur Weiterbeförderung, Weiterspedition in Fracht- und Eilgut-Beförderung; die internationalen Vereinbarungen bezüglich des Güterdienstes; den Betrieb der Privat-Anschlusslinien; die Desinfection der zum Viehtransport verwendeten Wagen; die Reclamationen in Betreff der Mangelhaftigkeit des zum Gütertransporte verwendeten Rollmaterials.

Die vierte Abtheilung ist aus zwei Bureaux gebildet:

Das erste ist beauftragt: mit der Aufsicht über den technischen Betrieb, über den Zustand des Bahnkörpers und des Betriebsmaterials; mit der Ausführung der Sicherheitsmassregeln; Beschwerden; mit dem Fahrplane; mit dem Curse der Locomotivführer und Heizer; mit den Wünschen und Reclamationen, betreffend den Zugdienst; mit den Betriebsreglements; den Unfällen; den Zuwiderhandlungen gegen die Reglements und die Polizei auf den Eisenbahnen; mit den Rechtsfolgen; den Gnadengesuchen; mit den Wegeangelegenheiten (Alignements, Anpflanzungen und anderen Servituten); mit den Fragen des administrativen Rechts (Berufungen an den Staatsrath); Ankauf von Rollmaterial.

Das zweite Bureau beschäftigt sich mit den Berichten der Beamten der Eisenbahnen und der Gesellschaften; mit den Pensions-, Hilfs- und Unterstützungs-Cassen; mit den Verflichtungen der Angestellten hinsichtlich ihrer Leistungen etc.; mit den Erfindungen, die den Eisenbahnbetrieb betreffen; mit den Militärtransporten vom technischen Standpunkte aus; dem Transport gefährlicher und ekelerregender Güter; mit den Vorschriften bezüglich der Bahnübergänge; mit der Polizei in den Bahnhöfen; mit den Verbandskasten und Apparaten zur Hilfeleistung; mit den Sonderzügen; mit der Beförderung der Arbeiter; mit dem internationalen Eisenbahncongress; dem internationalen Uebereinkommen, betreffend den technischen Betrieb der Eisenbahnen; mit der besonderen Aufsicht über die Staatsbahnlinien.

Berathender Ausschuss für den Betrieb.

Durch ein Decret des Präsidenten der Republik vom 20. September 1893 wurde dieser Ausschuss reorganisirt. Er besteht jetzt aus vier Mitgliedern von Rechts wegen, nämlich dem Director der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dem Director der Strassen, der Schiffahrt und der Bergwerke im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dem Director für die Personalsachen und die Comptabilität im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und dem Director der Staatseisenbahnen; ferner aus weiteren 49 Mitgliedern, wovon 42 dem Senat, der Kammer der Abgeordneten, dem Staatsrath, den Gerichtshöfen und der Verwaltung, 6 der Grossindustrie und eines dem Stande der Eisenbahnarbeiter angehören.

Den Vorsitz im Ausschuss führt der Minister der öffentlichen Arbeiten. Der Ausschuss muss gehört werden: bezüglich der Genehmigung von Tarifen; über die Interpretation: 1. der Gesetze und Reglements, betreffend den commerciellen Betrieb der Eisenbahnen; 2. über die zu ertheilenden Concessionen; 3. über die Bedingnisshefte; über die Beziehungen der Eisenbahnverwaltungen unter sich und zu den Concessionären der Zweiglinien; ferner über die von den Eisenbahnverwaltungen abgeschlossenen und dem Minister zur Genehmigung unterbreiteten Verträge; über die Gesuche um Ermächtigung zur Ausgabe von Obligationen; über die Gesuche um Errichtung von Stationen und Haltestellen auf den im Betriebe befindlichen Linien; über die Reclamationen bezüglich des Fahrplanes; über die Wünsche und Petitionen hinsichtlich der Einrichtung von neuen Zügen.

Der Ausschuss beräth ausserdem und gibt sein Gutachten ab über alle anderen ihm durch den Minister unterbreiteten Fragen hinsichtlich des Baues und Betriebes von Eisenbahnen — Haupt- und Localbahnen —, sowie von Tramways, namentlich über die Art des Betriebes bei neuen Linien, über den Rückkauf von Concessionen oder die Fusion von Gesellschaften.

Technische Commission.

Durch Decret des Präsidenten der Republik vom 17. October 1891 ist die technische Eisenbahn-Betriebs-Commission, welche schon seit einer Reihe von Jahren besteht, reorganisirt worden.

Den Vorsitz in der Commission führt der Minister der öffentlichen Arbeiten. Der Director der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, die General-Inspectoren, welche die Function eines Directors des Aufsichtsdienstes über eine Eisenbahn ausüben, der Director der Staatseisenbahnen sind von Rechts wegen Mitglieder der Commission. Von den übrigen Mitgliedern sind acht aus der Zahl der höheren Beamten der Verwaltung und sieben aus der Zahl der in Sachen des Eisenbahn-Betriebs-Dienstes competenten Persönlichkeiten gewählt.

Die Concessionäre der Eisenbahnen oder Tramways können in den Sitzungen, in welchen die sie berührenden Angelegenheiten zur Discussion kommen, behufs mündlicher Darlegung ihres Standpunktes zur Sache zugelassen werden.

Die Commission ist berufen, in folgenden Angelegenheiten sich gutachtlich zu äussern:

1. Allgemeine und specielle Betriebsvorschriften; Anwendung und Auslegung dieser Vorschriften;
2. Polizei in den Bahnhöfen und den zu diesen gehörigen Zufahrtsplätzen; Eintheilung der Bahnübergänge und Erlassung von Vorschriften hinsichtlich derselben;
3. Unterhaltung und Vervollkommnung des festen und des rollenden Materials;
4. Aenderungen und Verbesserungen im Fahrplan und im Zugdienst:
5. Eisenbahnunfälle, Untersuchung der Ursache derselben, Massregeln zur Verhütung derselben;
6. Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Die Commission kann aus eigener Initiative und in eigener Zuständigkeit jeden ihr nützlich erscheinenden Vorschlag dem Minister unterbreiten. Eine Abtheilung der Commission, genannt die Aufsichtsabtheilung, welche aus

dem Vicepräsidenten, den Directoren des Aufsichtsdienstes für die einzelnen Eisenbahn-Netze und dem Director der Eisenbahnen im Ministerium oder dem von ihm Delegirten und dem Secretär besteht, ist mit der Prüfung der Massregeln betraut, welche geeignet erscheinen, den Aufsichtsdienst zu verbessern.

Für das Studium gewisser Fragen können besondere Commissionen gebildet werden, in welche die Ober-Ingenieure und Ingenieure, sowohl des Brücken- und Strassenbaues und der Bergwerke, als auch solche Ingenieure, welche diesen beiden Beamtenkörpern fremd sind, berufen werden können. Der Vice-Präsident und der Director der Eisenbahnen im Ministerium sind von Rechts wegen Mitglieder aller dieser Commissionen.

Erscheint es der Commission erforderlich, die ihr unterbreiteten Angelegenheiten einer gründlicheren Vorbehandlung zu unterwerfen, so kann sie die Verweisung an den Generalrath des Brücken- und Strassenbaues oder der Bergwerke beschliessen.

Die Commission tritt alle 14 Tage zusammen.

Rechnungs-Prüfungs-Commission der Eisenbahnen.

Durch Decret vom 28. März 1893 sind die ehemaligen Commissionen der einzelnen Bahnnetze, unter der Bezeichnung Rechnungs-Prüfungs-Commission der Eisenbahnen, zu einer einzigen Commission vereinigt worden. Sie ist wie folgt zusammengesetzt: Zwei Staatsräthe, wovon der eine Vorsitzender ist, vier durch den Minister der öffentlichen Arbeiten ernannte Mitglieder, die General-Finanz-Inspectoren, welche mit der Finanzcontrole derjenigen Gesellschaften betraut sind, für die der Staat eine Zinsgarantie übernommen hat, die General-Inspectoren des Brücken- und Strassenbaues und der Bergwerke, die die Function eines Directors des Aufsichtsdienstes über eines der grossen Bahnnetze ausüben. Die General-Finanz-Inspectoren und die Directoren des Aufsichtsdienstes haben berathende Stimme in den ihren Dienst betreffenden Angelegenheiten.

Die hauptsächlichsten Rechnungen, die der Revision durch die Finanz-Inspectoren unterstellt werden müssen, sind die folgenden: Die Rechnung der ersten Betriebseinrichtung unter besonderer Ausscheidung der Ausgaben für diese von denjenigen für nachfolgende Einrichtungen; die jährliche Nachweisung der Betriebsausgaben und -Einnahmen, Anwendung der Zinsgarantie und Theilung des Gewinns. Einer oder mehrere Finanz-Inspectoren sind mit der Prüfung aller derjenigen Massnahmen der Eisenbahnverwaltungen beauftragt, auf deren Ueberwachung der Staat ein Recht hat; sie bereiten die Arbeiten vor, welche zur Vorlage an die Revisionscommission bestimmt sind.

Bahn-Aufsicht.

Der Ursprung der administrativen Aufsicht über die französischen Eisenbahnen geht bis zum Jahre 1843 zurück. Sie war damals in den Händen des Polizeipräfecten; der erste Versuch zur Organisation dieses Dienstes wurde erst 1846 in Folge der Verordnung von diesem Jahre gemacht.

Die Aufsicht wurde zuerst von königlichen Commissären, Ober-Ingenieuren des Brücken- und Strassenbaues und der Bergwerke ausgeübt, unter welchen Bauschaffner und Maschinenwärter, sowie Special-Polizei-Commissäre standen.

Im Jahre 1850 wurde die Aufsicht vervollständigt durch das Institut der administrativen Aufsichts-Commissäre.

Im Jahre 1852 wurden die Inspectoren und Ober-Inspectoren des commerciellen Betriebes geschaffen.

Ein Decret vom 17. Juli 1854 schuf die General-Betriebs-Inspectoren. Diese Organisation dauerte bis zum Jahre 1879, in welchem diese Beamten wieder verschwanden; der Aufsichtsdienst wurde alsdann definitiv unter die Leitung von General-Inspectoren des Brücken- und Strassenbaues und der Bergwerke gestellt.

Im Jahre 1883 kamen die General-Commissäre, welche die Aufgabe hatten, das ganze finanzielle Gebahren der Gesellschaften zu beaufsichtigen; diese Beamten existiren heute nicht mehr.

Im Jahre 1886 wurde die Aufsicht endgiltig in Paris organisirt und centralisirt; sie wurde vervollständigt durch den Aufsichtsrath für jedes Bahnnetz und durch den Oberaufsichtsrath. Endlich wurde durch eine ministerielle Verordnung vom 20. Mai 1893 diese Organisation vervollständigt.

Wir geben nachstehend eine Uebersicht. Jedes der grossen Bahnnetze, das Staats-, Ost-, Süd-, Nord-, Orléans-, West- und Mittelmeer-Bahnnetz, sowie die Haupt-Nebenbahnnetze, die zu einem der grossen Bahnnetze gehören, ist beaufsichtigt durch Beamte, welche dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstellt sind.

Der Aufsichtsdienst eines jeden der Bahnnetze ist wie folgt zusammengesetzt: Ein General-Inspector des Brücken- und Strassenbaues oder der Bergwerke, der den Titel eines Directors des Aufsichtsdienstes trägt und in Paris residirt, hat als unmittelbare Mitarbeiter Ober-Ingenieure unter sich, welche einer der vorbezeichneten Beamten-Kategorien angehören:

1. Einen Ober-Ingenieur-Stellvertreter für das Studium und die Bearbeitung, sowie für die Aufsicht über das Studium und die Bearbeitung neuer Linien;
2. einen Ober-Ingenieur für die Beaufsichtigung der Schienenwege und der Gebäude;
3. einen Ober-Ingenieur für die Beaufsichtigung des Betriebs- und des Zugförderungsdienstes und
4. einen Ober-Ingenieur für die allgemeine Aufsicht.

Dem General-Inspector, Director des Aufsichtsdienstes, sind gleichfalls hinsichtlich der Prüfung und des Baues von Eisenbahnen die mit dem Aufsichtsdienste in den Departements betrauten Ober-Ingenieure unterstellt.

Der Ober-Ingenieur-Stellvertreter des General-Inspectors ist der unmittelbare Mitarbeiter für die Aufsicht über die Arbeiten der im Bau befindlichen Linien und für die Revision der Rechnungen. Er führt direct die Aufsicht über die Baurechnungen der Gesellschaften.

Der Ober-Ingenieur für die Beaufsichtigung der Schienenwege und der Gebäude führt die Aufsicht über die Neu- und Unterhaltungsbauten auf den im Betrieb befindlichen Strecken. Er prüft die Rechnung des Streckendienstes.

Der Ober-Ingenieur für die Beaufsichtigung des Betriebs- und des Zugförderungsdienstes beaufsichtigt den technischen Betrieb, die Werkstätten, das Rollmaterial und das Material für die Zugförderung auf allen im Betrieb befindlichen Linien und sorgt für die Beachtung der Vorschriften hinsichtlich der Arbeit der Angestellten. Er prüft die Rechnungen des Betriebes, der Zugförderung und des Rollmaterials.

Der Ober-Ingenieur für die allgemeine Aufsicht bearbeitet alle Angelegenheiten, die nicht speciell und ausschliesslich die drei anderen betreffen, namentlich die Fragen allgemeiner Natur und die Angelegenheiten, betreffend die Pensions-, Unterstützung- und Hilfscassen;

die commerciellen Fragen, die Tarife und die Vereinbarungen hinsichtlich der Verkehrstheilung, nach Begutachtung durch die Ober-Inspectoren des commerciellen Betriebes, deren Attributionen nachstehend angegeben sind.

Ober-Inspectoren und Inspectoren.

Die Ober-Inspectoren und Inspectoren üben die Functionen aus, die den königl. Commissären durch die Art. 52 und 53 der Verordnung vom 15. November 1845 zugetheilt waren. Diese Functionen sind des Nähern in der ministeriellen Instruction vom 16. Mai 1887 bezeichnet, die eine Beilage der ministeriellen Verordnung vom 20. Juli 1886 bildet. Deren Inhalt besagt Folgendes:

Die Ober-Inspectoren sind beauftragt, die Vorschläge der Gesellschaften hinsichtlich der Tarife und der Nebengebühren, sowie die Vereinbarungen zwischen den Gesellschaften, den Transportunternehmern und den Eigenthümern von Privatgeleisen zu prüfen; die Verkehrsbewegung, die Lage des Güterverkehres und die Betriebs-Einnahmen und -Ausgaben festzustellen; ihr Gutachten abzugeben über den Zugdienst vom commerciellen Standpunkte aus und über die Reglements der Gesellschaften, insoweit die Vorschriften in denselben sich auf Angelegenheiten beziehen, die zu ihren Attributionen gehören.

Ein Verzeichniss, welches auszugsweise die Klagen hinsichtlich des commerciellen Dienstes enthält, die in Behandlung der Ober-Inspectoren sind, wird jeden Monat dem General-Inspector durch den Ober-Inspector unterbreitet; demselben werden ferner die monatlichen, vierteljährlichen und jährlichen Verkehrsetats vorgelegt.

Die Ober-Inspectoren legen dem Ober-Ingenieur für die allgemeine Aufsicht ihre Berichte vor über die Vorschläge der Gesellschaften in Betreff des Vollzugs der Verträge über Zustellung der Eilgüter und Gepäckstücke, die Zuführung der Frachtgüter, Weiterbeförderung nach abseits der Stationen gelegenen Orten und Spedition.

Sie setzen ihr Visa auf die gedruckten Tarife der Gesellschaften. Sie haben wenigstens einmal im Jahr den ihnen unterstellten Bezirk in seiner ganzen Ausdehnung und die Bureaux der Inspectoren zu inspiciren.

Die Inspectoren unterstehen den Ober-Inspectoren und sind deren Hilfsarbeiter zur Behandlung der Angelegenheiten. Sie behandeln im Anfangsstadium alle Angelegenheiten. Sie machen häufig Inspectionsreisen und müssen wenigstens zweimal im Jahr die Stationen ihres Bezirkes und einmal im Jahr die Bureaux der administrativen Ueberwachungs-Commissäre inspiciren.

Der Ober-Ingenieur für die allgemeine Aufsicht zählt endlich zu seinen Attributionen die ökonomischen Fragen, welche den internationalen Verkehr berühren oder welche sich aus der Concurrenz der Bahnlinien mit anderen Verkehrswegen ergeben.

Bei Prüfung des Budgets der Gesellschaften durch den Aufsichtsrath des betreffenden Bahnnetzes hat er die Function des General-Berichterstatters.

Er erstattet am Ende des Betriebsjahres den Jahresbericht über die commercielle und ökonomische Leitung, sowie über das Ergebniss hinsichtlich der budgetirten Einnahmen und Ausgaben, und unterbreitet denselben dem Aufsichtsrath des betreffenden Bahnnetzes. Er unterwirft einer directen Revision die Rechnungen der verschiedenen Diensteszweige der Gesellschaften, die nicht der Aufsicht der anderen Ober-Ingenieure unterstehen.

Er ist unterstützt von einem oder mehreren Ingenieuren, die keinen bestimmten Bezirk haben, und welche, abgesehen von den ihnen ertheilten besonderen Aufträgen, seine Mitarbeiter in den Bureaux sind.

Die Ober-Ingenieure für die Beaufsichtigung der Geleise und Gebäude, des Betriebes und des Rollmaterials und der Zugförderung haben Bezirks-Ingenieure unter sich, deren Bezirke höchstens 2000 und mindestens 1000 Kilometer umfassen sollen. Diese Ingenieure controliren direct die Rechnung der Bezirks-Dienstesstellen oder Gesellschaften.

Unter den Ingenieuren stehen folgende Functionäre:

1. Die aus den Bauschaffnern genommenen Controleure der Bahnstrecken und der Gebäude.
2. Die Controleure des Betriebs- und des Zugförderungsdienstes, welche sich aus den Controloren der Bergwerke oder den Bauschaffnern rekrutiren.
3. Die Controleure der Arbeiten, welche im Wege des Wettbewerbes aus dem Stande der Materialverwalter oder deren Stellvertreter und der Locomotivführer der Eisenbahnen, die bereits Anspruch auf ihre Pensionirung haben und vorläufig vom Minister zugelassen sind, genommen werden; sie überwachen die Ausführung der Reglements, soweit es sich um die Dauer und die Bedingungen der Arbeit der Angestellten der Eisenbahn handelt; sie überwachen auch das Rollmaterial.
4. Die Rechnungscontroleure, welche ebenfalls vorläufig vom Minister zur Bewerbung zugelassen sein müssen, werden nach bestandenem Examen aus der Classe der Controleure des Brücken- und Strassenbaues und der Bergwerke und aus derjenigen der Beamten der Gesellschaften entnommen, die wenigstens zwei Dienstjahre im Rechnungsfache nachweisen können.
5. Die Commissäre der administrativen Aufsicht unterstehen gleichzeitig den Ingenieuren und den Inspectoren und berichten an dieselben.

Die Attributionen der Commissäre der administrativen Aufsicht, die in Kürze in den Artikeln 57 und 58 der Verordnung vom 15. November 1846 angegeben sind, finden sich einzeln bezeichnet in der Instruction vom 15. Mai 1887 und in einem Ministerialcircular vom 15. Februar 1881; man kann sie in sechs Kategorien eintheilen:

1. Sie bringen mittelst Specialberichtes unverzüglich zur Kenntniss der Ingenieure und der Inspectoren alle Mängel und alle dienstlichen Vorkommnisse, die eine administrative Behandlung nach sich ziehen.

   Sie notiren in einem Tagebuch alle Beobachtungen und Constatirungen, die sie hinsichtlich des ihrer Ueberwachung anvertrauten Dienstes gemacht haben. Sie sind den bedeutenden Bahnhöfen zugetheilt und halten sich daselbst fast ununterbrochen auf. Sie sichern die Aufrechthaltung der Ordnung im Bahnhofe, auf den Zufahrtsplätzen, in den Wartesälen und auf den Quais, constatiren die Unregelmässigkeiten im Betrieb und nehmen die Reclamationen des Publicums entgegen.

   Sie sind ausserdem mit der Ueberwachung eines Bezirkes betraut, insoweit es sich handelt: Um die Circulation und das Verbleiben der Wagen in den Perrons; um das Verschieben; um die Bahnübergänge; die Beleuchtung des Bahnhofes und der Züge; die Zusammensetzung, die Abfahrt und die Ankunft der Züge; um die Führung der Verspätungsregister; die Ausführung der Signale; um den Aushang der Zugsverspätungen; die Erhebung der Taxen; den Aushang der Tarife, sowohl der vorgeschlagenen,

wie der genehmigten; um die Verbandskisten und Apparate zur Hilfeleistung; um die Reservemaschinen; um die Beförderung der besonderen Vorsichtsmassregeln unterworfenen Güter; um die Weiterbeförderung der nach abseits der Eisenbahnstationen belegenen Orten bestimmten Güter; die Bestellung der Einzelcolli; die Zuführung der Güter und die Weiterspedition derselben. Sie müssen bei dem Durchgang von Militärzügen gegenwärtig sein. Sie sollen wenigstens einmal im Monat alle Stationen ihres Bezirkes besuchen und daselbst die Beschwerdebücher einsehen.

2. Sie errichten Protokoll bei allen Uebertretungen der Gesetze, Decrete und Vorschriften über die Eisenbahnpolizei, sei es, dass diese Uebertretungen Dritten oder den Gesellschaften zur Last fallen. Sie haben in Bezug auf die Feststellung von Verbrechen, Vergehen und Uebertretungen die Befugnisse von Organen der Landespolizei. Sie unterstehen in dieser Eigenschaft dem Staatsanwalt und übersenden demselben direct ihre Protokolle; sie müssen jedoch ausserdem eine Ausfertigung davon ihren Vorgesetzten einsenden, sobald es sich um Vergehen in Bezug auf den Eisenbahndienst handelt. Bei Verbrechen oder Vergehen gegen das gemeine Recht sollen sie auch in Abwesenheit der Organe der Staatspolizei eingreifen.
3. Bei Unfällen begeben sie sich sofort an die Unfallsstelle, nachdem sie telegraphisch die Functionäre des Aufsichtsdienstes (Minister, General-Inspector, Ober-Ingenieure, Ingenieure) und die Organe der Staatsverwaltung (Präfect, Unterpräfect, Staatsanwalt) benachrichtigt haben. Sie leiten eine Untersuchung ein, auf Grund welcher sie dem zuständigen Ingenieur einen ausführlichen Bericht über den Unfall erstatten. Im Fall der Beschädigung von Personen oder der Zuwiderhandlung gegen das Reglement ersetzt das Protokoll den Bericht.
4. In aussergewöhnlichen Fällen, wie bei Krieg, Ueberschwemmung etc., haben sie die Präfecten schleunigst mittelst Depesche oder Boten von den im Laufe der Züge eingetretenen Aenderungen zu unterrichten. Sie überzeugen sich davon, dass Verspätungen von Personenzügen von mehr als einer Stunde durch den Stationsvorstand der Departements-Hauptstadt den Präfecten zur Kenntniss gebracht worden sind.
5. Die Commissäre sollen in höflicher Weise die Reclamationen und Bemerkungen des Publicums entgegennehmen, diesem die erforderlichen Auskünfte ertheilen und nöthigenfalls bei der Abfassung von Beschwerden behufs Eintragung in das in den Bahnhöfen aufliegende Beschwerdebuch behilflich sein.

   Sie tragen als Zeichen ihres Amtes die reglementmässige Mütze, und legen, erforderlichen Falles, die Schärpe an.
6. Sie überwachen alle Vorgänge, berichten darüber ihren Vorgesetzten, machen erforderlichen Falles die Beamten der Gesellschaften auf Unregelmässigkeiten, die vorkommen könnten, aufmerksam; sollen sich jedoch nicht in Angelegenheiten des äusseren Betriebsdienstes einmischen.

Der General-Inspector, Director des Aufsichtsdienstes eines Bahnnetzes, inspicirt wenigstens einmal im Jahre die hauptsächlichsten in Ausführung begriffenen Bauten und die Hauptbahnhöfe des Bahnnetzes.

Er macht zu unbestimmter Zeit und unvorhergesehen Rundreisen, um an Ort und Stelle sich von der Ausführung des Eisenbahndienstes und der Dienstführung der Aufsichtsbeamten zu überzeugen.

Sämmtliche Linien eines Bahnnetzes müssen wenigstens einmal im Jahre durch einen Ober-Ingenieur der Aufsichtsbehörde bereist werden. Die Ober-Ingenieure des Aufsichtsdienstes haben allmonatlich wenigstens einmal eine Inspection vorzunehmen, die Ingenieure alle 14 Tage; sie bereisen wenigstens einmal im Vierteljahr die bedeutenderen Linien und wenigstens einmal alle Halbjahr alle Linien ihres Bezirkes.

Die Ober-Ingenieure, die Bezirks-Ingenieure und die Rechnungs-Revisoren prüfen jeden Monat in den Bureaux der ihrer Aufsicht unterstellten Gesellschaften die Bücher und Ausgabe-Belege, um die Art und die Nützlichkeit der im abgelaufenen Monat gemachten Ausgaben festzustellen. Ueber das Resultat dieser Prüfung ist jeden Monat dem Aufsichtsrath des Bahnnetzes durch den mit der Aufsicht betrauten Ober-Ingenieur Bericht zu erstatten. Der Aufsichtsrath macht seine Vorschläge dem Minister, vorbehaltlich der Aenderungen und Berichtigungen, welche in das Ressort der Finanz-Inspection und in dasjenige der Rechnungs-Revisions-Commission gehören.

Die vier Ober-Ingenieure von jeder Aufsichts-Direction werden durch den General-Inspector zur Prüfung derjenigen Projecte delegirt, die eine höhere Ausgabe als Frc. 50.000.— nicht erfordern, und ferner in allen jenen Angelegenheiten, die nicht vom allgemeinen öffentlichen Interesse sind. Sie correspondiren in allen diesen Angelegenheiten direct mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten und den Eisenbahn-Gesellschaften. Behufs Discussion solcher Angelegenheiten haben sie Zutritt mit berathender Stimme zu den durch den Minister berufenen Ausschüssen und Commissionen.

Alle Berichte und Dienstschreiben, welche durch die Aufsichtsbeamten an den Minister gerichtet werden, gehen durch die Hände des Directors der Eisenbahnen, bevor sie — wenn erforderlich — an die anderen Directionen weitergegeben werden.

Unabhängig von der technischen Aufsicht, wie sie vorstehend des Nähern beschrieben ist, gibt es in den Grenzbahnhöfen und in einigen anderen grossen Bahnhöfen Special-Polizei-Commissäre, welche direct von dem Ministerium des Innern ressortiren. Ihre Attributionen sind politischer und rechtlicher Natur.

Aufsichtscommission für die einzelnen Netze.

Durch Verordnung vom 20. Juli 1886, vervollständigt und bestätigt durch diejenige vom 20. Mai 1893, ist für jedes Bahnnetz, unter dem Vorsitz des General-Inspectors-Directors, eine Aufsichts-Commission ins Leben gerufen worden, welche aus den vier Ober-Ingenieuren, dem mit der Finanzcontrole des Bahnnetzes betrauten Finanz-Inspector und dem Ober-Inspector des commerciellen Dienstes besteht.

Die Präsidenten der Handelskammern der Hauptstädte oder der Departements haben zu den Sitzungen der Aufsichts-Commission Zutritt mit berathender Stimme, wenn es sich um die Berathung von Aenderungen im Sommer- oder Winter-Fahrplan oder um die Prüfung des Jahresberichts über die commercielle Leitung des Bahnnetzes handelt.

Die Commission richtet jedes Jahr an die Landes-Aufsichtsbehörde einen Gesammtbericht über die technischen und finanziellen Resultate des Betriebes.

Der Ober-Ingenieur für die allgemeine Aufsicht übernimmt bei der Prüfung dieses Budgets die Function des General-Berichterstatters.

Einer der Aufsichts-Ingenieure, der seinen Wohnsitz in Paris hat, übernimmt die Function des Secretärs mit berathender Stimme. Die Aufsichts-Commission gibt Gutachten über alle die Fragen ab, die ihr mit Bezug auf die Aufsicht von dem Minister oder durch ihren Vorsitzenden unterbreitet werden.

General-Aufsichts-Behörde.

Im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist unter dem Vorsitz des Ministers — mit dem Director der Eisenbahnen als Vicepräsident — eine General-Aufsichtsbehörde eingesetzt, die aus den Directoren für die Aufsicht über die verschiedenen Bahnnetze besteht.

Einer der Aufsichts-Ober-Ingenieure hat dabei die Function des Secretärs mit berathender Stimme. Diese Ober-Aufsichtbehörde wird von dem Minister berufen; sie gibt ihr Gutachten über die den Aufsichtsdienst betreffenden allgemeinen Fragen ab, die der Minister ihrer Berathung unterbreitet. Sie erstattet alljährlich einen Gesammtbericht über die technischen und finanziellen Ergebnisse des Betriebes der Hauptbahnen. Dieser Bericht geht an den Minister der öffentlichen Arbeiten und wird von diesem dem Präsidenten der Republik vorgelegt. Er wird im Parlament vertheilt und im „Journal officiel" veröffentlicht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Czernowitz: Umgestaltung eines Handschrankens: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes, betreffend die Umgestaltung des Handschrankens in km 231·757 der Linie Lemberg—Czernowitz in einen mit automatischem Läutewerk versehenen Zugschranken für den 2. August in Sniatyn anberaumt und mit der Leitung der Commission den k. k. Bezirkshauptmann Josef Arwany betraut. [G.-I.-Z. 13.616.]

— (Linie Hohenstadt—Zöptau: Schleppbahn von der Station Heilendorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung des Projectes der Firma S. Seidl & Co. in Zantke für die Anlage einer schmalspurigen Schleppbahn von der Station Heilendorf der Linie Hohenstadt—Zöptau zur Fabrik der genannten Firma für den 31. Juli, Vormittags 9¾ Uhr, in Heilendorf anberaumt und mit der Leitung der Commission den k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jellinek betraut. [G.-I.-Z. 13.545.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Errichtung eines neuen Aufnahmsgebäudes in Göding.) In der Station Göding wird ein neues Aufnahmsgebäude errichtet und das alte Aufnahmsgebäude für Bureau-, Post- und Wohnungszwecke adaptirt. [11. Juli, Z. 37.287.]

— (Aufstellung zweier Hydranten in Mähr.-Ostrau.) In der Station Mähr.-Ostrau wird beim neuen Gütermagazin und bei den Beamten-Wohnhäusern je ein Hydrant aufgestellt. [12. Juli, Z. 34.301.]

— (Auswechslung einer Locomotiv-Drehscheibe in Krakau.) In der Station Krakau wird die bei dem Heizhause bestehende Locomotiv-Drehscheibe mit 12 m Durchmesser gegen eine solche mit 14·65 m ausgewechselt. [20. Juli, Z. 32.658.]

— (Linie Wien—Brünn: Wasserkrahn nebst Putzgrube in Lundenburg.) In der Station Lundenburg wird zwischen dem Geleise 3 und 5 ein Wasserkrahn aufgestellt und in km 83·3/4 im Geleise 5 eine Putzgrube errichtet. [30. Juni, Z. 35.052.]

— (Neues Geleise in der Station Mödritz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung des Projectes für die Anlage eines neuen Verkehrsgeleises in der Station Mödritz für den 4. August anberaumt und mit der Leitung der Commission den k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 13.541.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Murthalbahn: (Politische Begehung einer Variante.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 3. April durchgeführten politischen Begehung und Enteignungs-Verhandlung wurde für das Project einer Variante des Anschlusses der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf an die k. k. Staatsbahnen in km 0·3473 bis km 1·7872 der Bauconsens am 18. Juni Seitens der k. k. Statthalterei in Graz ertheilt. [5. Juli, Z. 35.770.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Beförderung der von Graz nach Gratwein, bezw. Frohnleiten verkehrenden Localzüge mit verkehrt gestellter Locomotive.) Die k. k. General-Inspection hat die von der Südbahn-Gesellschaft angesuchte Bewillignng zur Beförderung sämmtlicher von Graz nach Gratwein, bezw. Frohnleiten verkehrenden Localzüge mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) gegen Einhaltung folgender Bedingungen ertheilt:

1. Es darf bei diesen Localzügen keine grössere als die in der Instruction über den Verkehrsdienst der Südbahn für eine solche Art der Beförderung mit 40 km per Stunde festgesetzte Fahrgeschwindigkeit angewendet werden.
2. Die Tenderachsen müssen genügend belastet sein.
3. Auf den vorangehenden Tender ist als Wache ein Zugbegleiter zu postiren, dem die Beobachtung der Strecke und der Signale obliegt.
4. Die Ausschau vom Tender auf die Bahn muss unbehindert sein.

Localbahn mit elektrischem Betriebe Baden-Vöslau. (Betriebs-Erleichterungen.) Die k. k. General-Inspection hat die Instruction für den Betrieb der Localbahn mit elektrischem Betriebe Baden-Vöslau genehmigt, welche Dienstvorschrift folgende Betriebserleichterungen enthält:

1. Der Zeitraum für das Nachfolgen der Züge ist mit nur einer Minute bemessen.
2. Die Distanz, auf welche ein Haltsignal vor jener Stelle gegeben werden muss, wo gehalten werden soll, wurde auf 100 m, und die Distanz, auf welche ein solches Signal vom Zuge aus wahrnehmbar sein soll, auf 50 m reducirt.

[7. Juli, G.-I-Z. 11.714.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Versecz-Kubin. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 73 vom 20. Juni verlautbart die Concessions-Urkunde für eine von der Station Versecz der Linie Budapest—Temesvár—Versecz—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und Endstation der Linie Nagy-Becskerek—Versecz der im Staatsbetriebe stehenden Torontáler Localbahnen abzweigende, bis Kubin führende und von dort bis zum neu errichteten Donauumschlagplatz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54) zu erbauende Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 und Nr. 54). Das effective Baucapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Flügelbahn, welche den Donau-Umschlagplatz Kubin mit dem südungarischen Eisenbahnnetze verbinden wird, ist mit 140.000 fl. bemessen. Die grösste Fahrgeschwindigkeit auf dieser, bis auf Weiteres, sonst nach dem Localbahn-System zu betreibenden Linie ist ausnahmsweise mit 40 km per Stunde gestattet. Die Station Versecz ist um ein 300 m langes Geleise zu erweitern, die Endstation Kubin, zugleich Wasserstation, mit den Ufergeleisen der gleichnamigen Dampfschiffahrts-Station directe zu verbinden und beim Bau der Streckenwächterhäuser auf je nach Bedarf zu errichtende Halte- und Verladungsstellen Rücksicht zu nehmen. Während der weiter stromaufwärts, gegenüber von Zimony (Semlin) und Belgrad gelegene Umschlagspunkt Pancsova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54) vornehmlich zur Dirigirung des Umschlagverkehres nach und von westlicher und nordwestlicher Richtung bestimmt ist, wird dieser von Kubin aus in Verbindung mit dem nordunga-

rischen Eisenbahnnetze via Versecz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54) und weiterhin über die Grenzen Ungarns via Marmaros-Sziget-Körösmezö—Woronienka—Stanislau zwischen Galizien und der unteren Donau vermittelt werden und dieser Umschlagplatz hiedurch eine besondere Bedeutung für den Transport von Werkhölzern aus dem nördlichen Gebietsbereiche der Monarchie nach den Balkanländern und zum Schwarzen Meere erlangen.

Projectirte Localbahn Pancsova-Petrovosello-Versecz. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Pancsova-Petrovosello-Versecz (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 28) für den 27. Juli anberaumt und den Sectionsrath Aladár Lakatos des kgl. ungar. Handelsministeriums mit der Führung der Commission betraut.

Projectirte Drahtseilbahn auf die Höhe des Blocksberges in Budapest. (Baubeginn.) Die Projectanten einer vom rechtsuferseitigen Donauquai vom II. Bezirke (Ofen-Taban) aus auf die Höhe des Blocksberges zu erbauenden Drahtseilbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 115 ex 1892) haben sowohl die technischen Vorarbeiten bereits vollendet, als auch die Grundbenützungsfrage auf hauptstädtischem Areale geordnet und beabsichtigen nun, den Bau noch im Herbste in Angriff zu nehmen. Diese nach dem System der vom Donauquai nächst der Kettenbrücke und dem Tunnel in die Festung (I. Bezirk) führenden Drahtseilbahn zu erbauende Linie wird die steilste der bisher bestehenden Bergbahnen sein, da ihre Steigung 68% beträgt. Die untere Station wird zwischen den beiden zu erbauenden Donaubrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23 ex 1893) am Esküter (Schwurplatz) und Vámháztér (Zollamtsplatz), die obere am höchsten Gipfel des Berges angelegt werden. Die Bahn wird nicht nur auf den Personenverkehr beschränkt, sondern auch für den Transport nicht voluminöser Frachten, insbesondere des Approvisionirungsbedarfes der Villencolonie am Blocksberge, eingerichtet werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erhebung des Rangirbahnhofes Rákos zu einer selbstständigen Station.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Rangirbahnhof der Hauptstation Budapest (zwischen den Stationen Ostbahnhof und Ferenczváros [Franzstadt]) als selbstständige Station eingerichtet und auch zur Aufnahme, Abgabe und Verrechnung von Regiegütern ermächtigt wurde.

Localbahn Gyula-Fehérvár (Carlsburg)-Zalatna. (Constituirende Generalversammlung.) Am 15. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Projectanten, k. k. österr. Baurath Ingenieur Friedrich Ritter v. Stach, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Gyula-Fehérvár—Zalatna (Comitat Alsó-Fehér, Siebenbürgen) statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 und 66 ex 1893, Vorconcession Post 2, a, b, c). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Rechenschaftsbericht der Projectanten über die bisher getroffenen technischen Vorarbeiten und die Financirung der Unternehmung zur Verlesung. Die als normalspurige Localbahnen im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden Linien sind:

a) die von der Station Gyula-Fehérvár der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis abzweigende Hauptlinie Gyula-Fehérvár-Zalatna;
b) eine von der Endstation Zalatna abzweigende, vorläufig für den Frachtenverkehr als Schleppbahn zu betreibende und bis Valea-Doszului führende Fortsetzung der Linie a);
c) eine von der zukünftigen Station Sárd der Linie a) abzweigende, bis Magyar-Igen führende Flügelbahn der Linie a).

Das Anlagecapital für das gesammte Betriebsnetz wurde mit 1,500.000 fl., bestehend aus 950.000 fl. Prioritäts- und 550.000 fl. Stammactien, festgestellt. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums für die bisherige Gebahrung der Gerenten folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate Mai.) Im Laufe des Monates Mai wurden im Deutschen Reiche folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Mai die 19·20 km lange Strecke Langenschwalbach—Zollhaus im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. mit den Stationen und Entfernungen: Langenschwalbach, Adolfseck (1·20 km), Hohenstein (6·54 km), Michelbach (12·09 km), Kettenbach (13·97 km), Rückershausen (16·01 km) und Zollhaus (19·20 Kilometer) für den öffentlichen Verkehr; diese Strecke ist dem Eisenbahn-Betriebsamte Wiesbaden unterstellt; die Station Adolfseck dient dem Personen- und Gepäckverkehr, die übrigen Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet; in den Stationen Hohenstein, Michelbach und Rückershausen ist die Ver- und Entladung von Fahrzeugen ausgeschlossen; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen dieser Strecke nicht geeignet; die Grubenbahn Kunigundeweiche-Georggrube im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau nach Herstellung eines Verbindungsgeleises zum Personenbahnhofe Georggrube auch für den Personen- und Gepäckverkehr; auf dem Bahnhofe Kunigundeweiche, welcher bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, findet nunmehr auch die Abfertigung von Personen und Reisegepäck statt; gleichzeitig wurde auf der Strecke Emanuelsegen—Schoppinitz, R.-O.-U.-Bahnhof, der Personen- und Gepäckverkehr eingestellt; ferner die 19·98 km lange Strecke Braunschweig—Meine im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Braunschweig-Hauptbahnhof (bestehende Station), Braunschweig-Ostbahnhof (bestehende Station 3·24 km), Gliesmarode (Haltepunkt 7·30 Kilometer), Querum (Bahnhof 9·99 km), Wenden (Bahnhof 13·99 km), Meinholz (Haltepunkt 16·71 km) und Meine (bestehende Station 19·98 km); die Haltepunkte dienen dem Personen- und Gepäckverkehre, die Bahnhöfe Querum und Wenden dagegen dem Gesammtverkehre mit Ausnahme von Sprengstoffen; am 12. Mai die von der Bahnlinie Cassel-Frankfurt bei der zwischen den Stationen Niederweimar und Fronhausen (Lahn) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover neu errichteten Betriebsstation Niederwalgern abzweigende, 13·3 km lange Strecke Niederwalgern-Weidenhausen mit den Stationen Lohra, Gladenbach und Weidenhausen, sowie dem Haltepunkte Damm für den öffentlichen Verkehr; hinsichtlich der speciellen Betriebsleitung ist diese Strecke dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte (Main-Weserbahn) in Cassel unterstellt; die Station Niederwalgern gilt nur als Uebergangsstation und bleibt bis auf Weiteres für den Personen- und Güterverkehr geschlossen; die Station Weidenhausen dient dem Gesammtverkehre, die übrigen Stationen dienen nur dem Personenverkehre; ferner am 15. Mai die 6·673 km lange Reststrecke Strehlen—Glambach der Nebenbahn Strehlen-Grottkau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr; neue Verkehrsstellen sind auf dieser Strecke, welche dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte in Neisse unterstellt ist, nicht vorhanden.

b) In Bayern: Am 27. Mai die 10·61 km lange Localbahn Grafing-Glonn der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Grafing (bestehende Station der Linie München—Rosenheim), Taglaching (Halteplatz 1·75 km), Moosbach (Haltestelle 5·23 km), Adling (Halteplatz 9·05 km) und Glonn (Station 10·61 km); hievon dienen Moosbach und Glonn dem Gesammtverkehre, Taglaching und Adling nur dem Personenverkehre; doch können auch hier während des Zugsaufenthaltes Expressgüter bis 200 kg Stückgewicht und Kleinvieh durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; der grösste Bogenhalbmesser dieser Localbahn beträgt 180 m, daher nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festem Radstande verkehren können; übergehende Wagen dürfen nicht mehr als 10.000 kg Bruttolast per Achse haben.

c) In Württemberg: Am 10. Mai die 14·375 km lange Strecke Marbach a. N.—Beilstein der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Marbach a. N. (bestehende Station der Linie Bietigheim-Backnang), Murr (Haltestelle 2·771 km), Steinheim (Haltestelle 4·285 Kilometer), Kleinbottwar (Haltestelle 6·250 km), Grossbottwar (Bahnhof 8·574 km), Hof und Lembach (Haltestelle 10·449 Kilometer), Oberstenfeld (Haltestelle 11·744 km) und Beilstein (Bahnhof 14·375 km); die Verkehrsstellen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet.

d) In Sachsen: Am 1. Mai die Anschlusscurven Naundorf-Coswig (1·45 km lang), Kötzschenbroda-Weinböhla

(1·32 km lang) und Dresdner Verbindungsbahn-Dresden Friedrichstadt (1·03 km lang) der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

e) In Baden: Am 1. Mai die 5·67 km lange Nebenbahn Gernsbach-Weisenbach (hintere Murgthalbahn) der grossherzogl. Badischen Staatsbahnen mit den Verkehrsstellen Gernsbach (Station), Scheuern (Haltestelle), Obertsroth (Haltestelle), Hilpertsau (Station), Reichenhallerstrasse (Haltestelle) und Weisenbach (Station) für den öffentlichen Verkehr; die Haltestelle Schenern dient dem Personenverkehre, die Haltestelle Obertsroth dem Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Wagenladungsverkehr, die Station Hilpertsau dem Personen-, Gepäck-, Expressgut- und gesammten Güterverkehr, die Haltestelle Reichenhallerstrasse dem Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Wagenladungsverkehr und die Station Weisenbach dem Gesammtverkehr.

f) In Oldenburg: Am 10. Mai die 3·65 km lange Strecke Bockhorn—Zetel der Vareler Nebenbahnen der grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen mit der Station Zetel für den Gesammtverkehr.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Mai die Station Deensen-Arholzen zwischen den Stationen Stadtoldendorf und Holzminden im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Kleinvieh in Wagenladungen; die Haltestelle Vietznitz zwischen den Stationen Paulinenaue und Friesack im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; der Haltepunkt Milseburg an der Bahnstrecke Fulda—Tann im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M., auch für den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen; die Haltestelle Esch (Westfalen) zwischen den Stationen Hörstel und Püsselbüren im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher unter der Bezeichnung „Esch" nur dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehre diente, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; der Haltepunkt Alt-Weynothen zwischen den Stationen Linkuhnen und Tilsit im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Hopfgarten in Thüringen zwischen den Stationen Weimar und Vieselbach im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Zölling an der Strecke Freystadt N. Schl.—Waltersdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; der Haltepunkt Parkowo im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; die Stationen Jungfernhaide und Beusselstrasse zwischen den Stationen Westend und Wedding am Nordring der Berliner Ringbahn für den Personenverkehr unter gleichzeitiger Schliessung der Ringbahnstation Moabit; der Haltepunkt Vollmerhausen-Thal zwischen den Stationen Dieringhausen und Niedersessmar im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (rechtsrheinische) für den Personenverkehr; ferner der Haltepunkt Hirschgarten zwischen den Stationen Köpenik und Friedrichshagen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personenverkehr.

b) In Bayern: Am 15. Mai die Haltestelle Oberölkofen zwischen den Stationen Grafing und Assling der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen versuchsweise für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

c) In Württemberg: Am 1. Mai der Haltepunkt Heilbronn-Sülmerthor zwischen den Stationen Heilbronn und Neckarsulm der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr.

d) In Baden: Am 16. Mai die Station Hilpertsau an der Strecke Gernsbach—Weisenbach der grossherzogl. Badischen Staatsbahnen auch für den Wagenladungsverkehr.

e) In Elsass-Lothringen: Am 1. Mai die Haltestelle Longeville an der Linie Metz—Amanweiler für den Personenverkehr und der Haltepunkt Maiweiler zwischen den Stationen Herlingen und Falkenberg der Reichseisenbahnen für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Milchverkehr.

Schiffahrt.

Handelsverkehr Ungarns mit Triest. (Statistischer Ausweis.) Der Handelsverkehr zwischen Ungarn und Triest im Laufe des Jahres 1893 hat sich im Vergleiche zum Jahre 1892 neuerdings gehoben, wie aus nachfolgendem statistischen Ausweise ersichtlich:

Frachtenverkehr	1893	1892
	Metercentner	
nach Triest	1,179.520	1,217.520
von „	703.131	561.355
Zusammen	1,882.651	1,778.875

und erfuhr demgemäss die betreffende Güterbewegung eine Zunahme von 103.776 Metercentnern.

Von den hervorragendsten Handelsartikeln kamen in den Verkehr (per Bahn):

a) Aus Ungarn nach Triest:

	1893	1892
	Metercentner	
Mehl	172.950	157.364
Weizen	256.391	141.007
Bohnen	99.562	92.333
Gerste	12.356	13.836
Hafer	19.714	26.700
Mais	27.821	50.160
Sämereien	15.027	15.150
Reis	11.936	24.580
Kleie	25.281	44.142
Pflaumen, getrocknet	3.361	7.785
Zucker, raffinirt	120.358	116.546
Alkohol und Sprit	54.026	66.613
Mineralwässer	12.608	15.787
Gerbestoffe	28.446	4.860
Nutz- und Werkholz (incl. Fassdauben)	232.964	353.192
Holzkohle	24.048	24.963

Eine Zunahme fand statt in Weizen, Mehl, Bohnen, Zucker (trotz der starken Steigerung des Zuckerverkehrs in Fiume), Gerbestoffen. — In Nutz- und Werkholz hat sich der Verkehr vorzugsweise nach Fiume gewendet, wo demselben billigere und zweckmässigere Fracht- und Manipulationsverhältnisse geboten sind.

b) Nach Ungarn aus Triest:

	1893	1892
	Metercentner	
Kaffee	61.922	60.514
Agrumen	48.958	66.587
Südfrüchte, sonstige	71.462	62.340
Oele, vegetabilische	29.540	24.150
Oele, mineralische	73.044	61.084
Reis	14.230	14.688
Wein	179.432	70.731
Sämereien	29.833	162
Vallonea etc.	15.145	25.186
Kolophonium und ordinäre Harze	14.591	20.863
Baumwolle	14.016	13.960
Häute, rohe	15.386	13.814
Schwefel	11.163	9.138
Droguen	8.500	9.270
Crui végétal	8.331	5.380

Aus diesen Ziffern ergibt sich die Thatsache, dass im See-Importverkehre Triests dominirende Stellung gegenüber Ungarn bisher noch keinen Abbruch erlitt, was insbesondere darauf zurückzuführen ist, dass der Triester Seeverkehr durch zahlreiche regelmässige Dampfschiffahrtslinien nach den Häfen des Ostens begünstigt wird, während der Fiumaner Seeverkehr bisher fast ausschliesslich nach Westen gravitirt.

Schliesslich ist noch zu bemerken, dass der Durchzugsverkehr zwischen Triest und den Nachbarländern Ungarns: Bosnien, Serbien, Rumänien, Galizien, ein bedeutender ist, woraus den ungarischen Bahnen ein reichlicher Zufluss an Transportmengen resultirt.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren pro 1894. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes in Zara.) In der Jahresliste pro 1894 sind 29 Sachverständige, also um 3 mehr als im Vorjahre, angeführt. Von diesen gehören 15 der Landwirthschaft, 10 dem Ingenieur- und Baufache und 4 dem Forstwesen an. [16. Juli, Z. 38.020.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 13·70 km lange Strecke Ilsenburg—Harzburg der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg, welche am 1. October dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnug ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Berufsgenossenschaftliche Unfall - Versicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen. (Generalversammlung.) Am 29. Mai wurde die vierte ordentliche Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen unter Vorsitz des Obmannes des Vorstandes, k. k. Hofrathes Dr. Ferdinand Zehetner, und im Beisein des landesfürstlichen Aufsichtscommissärs, k. k. Inspectors der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Carl Breisky, abgehalten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte pro 1893, welcher von der Versammlung einstimmig genehmigt wurde, hat die Zahl der versicherten Personen (32.290) gegenüber dem Vorjahre um 1940, jene der versicherten Betriebe (1939) um 139, jene der Arbeitstage der versicherten Personen um 303.775, endlich die Höhe der versicherten Lohnsummen um 612.793 fl. zugenommen. Von den im Berichtsjahre erstatteten 1306 Unfallsanzeigen begründeten 365, d. i. 27·9 pCt., eine Entschädigung. Von diesen 365 Unfällen hatten 289 vorübergehende Erwerbsunfähigkeit von mehr als 4 Wochen, 48 dauernde theilweise Erwerbsunfähigkeit, 19 dauernde gänzliche Erwerbsunfähigkeit und 9 den Tod zur Folge. 255 der in Rede stehenden Unfälle kamen in Werkstätten, 69 in Heizhäusern vor, der Rest vertheilte sich auf die übrigen versicherungspflichtigen Betriebe. Im Berichtsjahre wurde in 19 Fällen an das Schiedsgericht der Anstalt appellirt; von diesen Klagen wurden 8 abgewiesen, 4 vor der Verhandlung zurückgezogen, 5 aufrecht erledigt, 2 endlich sind noch nicht entschieden. Das Jahr 1893, für sich betrachtet, schloss mit einem Ueberschusse von 1451 fl. 47 kr. Wenn trotzdem der bis Ende 1892 erzielte Gesammtüberschuss von 146.415 fl. 36 kr. sich um 39,061 fl. 70 kr. verringert hat, so ist dies darauf zurückzuführen, dass im Jahre 1893 um 40.513 fl. 17 kr. mehr Entschädigungen für Unfälle aus den Vorjahren geleistet werden mussten, als zu diesem Zwecke reservirt waren. Von diesem Gesammtüberschusse wurden zur Dotation der Reservefonds für besondere Zwecke zusammen 54.418 fl. 95 kr. in Abzug gebracht. Nach Genehmigung der Betriebsrechnung und der Bilanz pro 1893 und Ertheilung des Absolutoriums an den Vorstand wurden die statutenmässigen Wahlen in den Vorstand und das Schiedsgericht durch die Curie der gewählten Delegirten vorgenommen. Es erschienen gewählt: als Vorstandsmitglieder Johann Czernik (k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft), Ignaz Sichler (Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.), Johann Parkfrieder (k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft), Anton Singer (k. k. Oesterr. Staatsbahnen), Carl Vostatek (k. k. Oesterr. Staatsbahnen), Alois Spiller (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Carl Tanzin (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Ferdinand Hulka (priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft) und Anton Wančura (k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn); als Ersatzmänner derselben: Carl Fischer (Dampftramway - Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.), Josef Noska (k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft), Johann Schima (k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft), Ernst Schubert (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Eduard Dickmann (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Johann Bernard (priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft), Josef Zeger (k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn), Johann Jedlicka (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) und Anton Matkay (k. k. Oesterr. Staatsbahnen); als Schiedsgerichtsbeisitzer: Josef Türk (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn); endlich als Stellvertreter desselben: Thomas Kubik (k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft). Schliesslich wurde zur Wahl von drei Rechnungsrevisoren und von drei Ersatzmännern derselben geschritten und zu ersteren Dr. Carl Freiherr v. Offermann, Präsident des Verwaltungsrathes der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft, Anton Pelleter, Ober-inspector der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und Friedrich Kunewalder, Inspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zu letzteren Alexander Scherak, Inspector der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn, Josef Horak, Buchhalter der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, und Josef Stiassny, Inspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, gewählt.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. August:

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten, für je fl. 100 Capital ö. W. fl. 2.36¼, für je fl. 500 Capital ö. W. fl. 11.81¼, für je fl. 1000 Capital ö. W. fl. 23.62½.

Ungarische Staatseisenbahn-Anleihe. 4½ pCt. vom Jahre 1889 in Gold.

Leoben-Vordernberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten, für je fl. 200 Capital ö. W. fl. 4.—.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. ö. W. fl. 3.—.

Capitals-Rückzahlung.

Erzherzog Albrecht-Bahn in Liquidation. Die Besitzer der noch nicht durch Umtausch ausser Verkehr gesetzten Actien der Erzherzog Albrecht-Bahn werden aufgefordert, dieselben innerhalb einer nicht überschreitbaren sechsmonatlichen Frist, welche am 10. Juli 1894 beginnt und am 10. Jänner 1895 endet, zum Umtausche gegen 4percentige Eisenbahn - Staatsschuldverschreibungen bei der Staatsschuldencassa in Wien einzureichen. Jener Antheil des Liquidationserlöses, welcher auf die auch binnen der gestellten neuen sechsmonatlichen Frist, d. i. bis einschliesslich 10. Jänner 1895, nicht eingereichten Actien der Erzherzog Albrecht-Bahn entfällt, wird zu Gunsten der Berechtigten gerichtlich erlegt werden.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lose (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten und 5 pCt. Prioritäten II. Em. v. J. 1871 (Rückzahlung ab 1. October).

Felek-Fogaraser Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Horaszti-Raczkever Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Holics - Gödinger Eisenbahn - Actiengesellschaft. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895.)

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1889, 4 pCt. Silber-Prioritäten und Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Verlosungen.

Am 30. April:

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 31. December).

Am 28. Juni:

Kaschau - Tornaer Localeisenbahn. Prioritäts - Actien (Rückzahlung ab 1. October).

Am 30. Juni:

Gölnitzthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft. 6 pCt. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Mori-Arco-Riva-Localbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten vom Jahre 1883 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Somogy - Szobb - Barcser Localbahn. Prioritäts - Actien (Rückzahlung ab 1. Juli 1895).

Steiermärkische Landesbahnen. 4 pCt. Anleihe (Rückzahlung ab 1. October).

Szatmár - Nagybányaer Eisenbahn. Prioritäts - Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Szilagysager Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staats-Obligationen vom Jahre 1876 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Vinkovce - Brcskaer Localeisenbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Rückzahlungen.

Ab 22. Juli:

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 3 pCt. Prioritäten (verlost am 22. Jänner).

Ab 1. August:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Februar).

Ungarische Staatseisenbahn-Gold-Anleihe. 4½ pCt. Obligationen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zum Localtarife, Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 und, insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 15. September 1894 gelangen zum Localgütertarife (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)

ein Nachtrag IV zum Theil II, Heft 1
" " IV " " II, " 2

zur Einführung.

Beide Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes. Der Nachtrag IV zum Theil II, Heft 1, enthält überdies eine Berichtigung des Haupttarifes.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction gegen Erlag von je 10 Kreuzern erhältlich.

Wien, am 24. Juli 1894. [588]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Theil IV, Heft 2, des Gütertarifes.

Auf Seite 26 des vom 1. August 1893 giltigen Heftes 2 zu Theil IV des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes beträgt der Frachtsatz für Borke in der Verbindung Baziu (Bösing)—Kulmbach nicht 2·50, sondern 1·50 Mark.

Wien, am 25. Juli 1894. [589]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2.

Druckfehler-Berichtigung.

Der auf Seite 324 des vom 1. November 1893 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 2 (Getreidetarif), bezüglich der Relation Nagy-Mihály — Posen unter c und d (Oelkuchen und Kleie etc.) enthaltene Frachtsatz von 201 Markpfennigen wird mit Giltigkeit vom 15. August 1894 auf 301 Markpfennige pro 100 kg berichtigt.

Budapest, am 23. Juli 1894. [590]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Steiermärkische Landesbahnen.

II. Nachtrag zu den Sonderbestimmungen und Tarifen für den Betrieb der Schmalspurbahnen Pöltschach-Gonobitz und Preding-Stainz,

I. Nachtrag zu den Sonderbestimmungen und Tarifen für den Betrieb der Schmalspurbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 gelangt zu den obgenannten Sonderbestimmungen und Tarifen ein II., bezw. I. Nachtrag zur Ausgabe.

Dieselben enthalten einige Abänderungen der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern.

Exemplare dieser Nachträge können bei den betreffenden Betriebsleitungen und bei der betriebführenden Verwaltung gratis bezogen werden.

Wien, am 27. Juli 1894. [591]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Reichenau a/K.-Sollnitzer Localbahn.

Ergänzungen zum Tarif für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom Tage der Betriebseröffnung.

In dem bezeichneten Tarife kommen mit 1. August 1894 nachstehende Ergänzungen zur Einführung:

Seite 9: Fahrpreistabelle.

Zwischen	Častolowitz		Reichenau a/K.		Solnitz	
	II.	III.	II.	III.	II.	III.
	Wagenclasse					
	Heller pro Person					
A) Einfache Fahrkarten:						
Častolowitz Haltestelle	32	20	82	50	154	92
B) Hin- u. Rückfahrkarten:						
Častolowitz Haltestelle	50	30	120	75	220	130

Seite 21: Tarifkilometerzeiger.

	Kilometer		
Častolowitz Haltestelle	2	8	15

Wien, am 21. Juli 1894. [592]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenau a/K.-Solnitzer Localbahn.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Tarifnachträge.) Am 1. August treten die Nachträge VII zu Theil I B. (Tarifvorschriften und Güterclassification) und IV zu Theil III (provisorischer Tarif) in Kraft.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 1.) Am 1. August kommt der Tarifnachtrag XI zur Einführung. Er enthält eine Aenderung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahn-Stationen.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1889. Mit Wirksamkeit vom 1. September ab tritt für die Artikel „Rüben des Specialtarifes III, sowie Schnitze (gedörrte und getrocknete ausgenommen), Schnitzabfälle und Köpfe davon, auch Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung", soweit dieselben im Verkehre mit Gemünden, Lichtenfels und Ritschenhausen nach Position 4 des Ausnahmetarifes 4 (Nachtrag X, Seite 7) abgefertigt werden, die gleiche Bestimmung hinsichtlich der Frachtberechnung in Kraft, wie im Heft Nr. 1 des hannover-bayerischen Gütertarifes.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1367	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Frauenhain	Friedland in Böhmen	Einhaltung der für den Specialtarif III giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. August a. c. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandtarif, Theil II — Heft 1	Bestehen keine directen Sätze	Pfge. a) 51 b) —		Im Kartirungswege		Der Coursabschlag unter b) ist von den Frachtsätzen sub a) bis auf Weiteres doppelt abzuziehen
					Raspenau-Liebwerda					a) 51 b) —				
					Tannwald					a) 79 b) 1				
				oder vice versa										
1368	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Jägerndorf (M.S.C.B.)	Warnsdorf (B.N.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Ab 1. August 1894 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Grenzstationstarif	Verschieden	Heller 207		Im Kartirungswege		
					Eger (B.E.B. oder k.k.St.B.)					257				
					Franzensbad					256				
					Ober-Graslitz					255				
					Unter-Graslitz					254				
					Weipert					245				
					Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)					209				
					Hronov					137				
					Nachod					134				
					Friedland i. B.					194				
					Raspenau-Liebwerda					192				
					Reichenberg (S.N.D.V.B.)					183				
					Tetschen (Oe.N.W.B.)					209				
1369	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Brünn transito (für Sendungen von Blansko)	Lundenburg	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue von Industrie-Etablissements in Unter-Themenau bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 10·9	kr. 8·1	kr. 2·8	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Unter-Themenau als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Olmütz transito (für Sendungen von Müglitz)					19·0	16·2	2·8			
			2. Caolin	Grussbach-Schönau transito (für Sendungen von Znaim)					8·7	5·8	2·9			
			3. Holz des Specialtarifes 2	Olmütz loco		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			30·7	16·2	14·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1370	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kalk, gebrannten	Troppau	Freihermersdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 13·9	kr. 11·—	kr. 2·9	Im Kartirungswege		
			2. Schiefer	Freihermersdorf	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			13·9	10·—	3·9			
1371	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Chybi	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen, und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1894 bis Ende Juli 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	14 kr.	11 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1372	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Saybusch-Zablocie	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1894 bis Ende Juli 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	20·4 kr.	16·4 kr.	4·— kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1373	Südbahn-Gesellschaft		Sägeklötze	Weitersfeld Mureck	Spielfeld transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Aufladen durch die Partei. Die Transporte müssen nach Kotor-Alsó-Domborn bestimmt sein und mit directen dorthin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 13 18	Heller 9 12	Heller 4 6	Im Kartirungswege		
1374	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Bahn	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Sämmtlichen Stationen der Graz-Köflacher Bahn	Gross-Florian und Deutsch-Landsberg	Sendungen müssen zum Baue und zur Einrichtung der bei km 27·295/515 der Linie Lieboch—Wies zu errichtenden Station Frauenthal bestimmt und an die betreffende Bauleitung adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif der Graz-Köflacher Bahn	Verschieden	Verschieden	25% Nachlass vom Normaltarife	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1375	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli—Wöllan	Holzkohle	Ritzdorf a/P. Schönstein	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Aufladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif der Localbahn Cilli—Wöllan	kr. 18 24	kr. 8 10	kr. 10 14	Kartirung		
1376	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Güter des Specialtarifes 1	Holics (via Szakolcza—Wessely a/d. M. oder vice versa)	Gaya	Anfrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	22 kr.		Im Kartirungswege		
1377	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Reis, geschält	Budapest dunaparti t. p. u. " Lipótváros " nyugoti p. u.	den im Tarif Theil II — Heft 1 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes auf Seite 34—46 und 78—84 enthaltenen österr. Stationen	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit auf die Bestimmungs-Station lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-ungarischer Eisenbahn-Verband. Tarif Theil II — Heft 1. giltig vom 1. November 1893	Verschieden	Verschieden	26 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der reclamirenden Partei als Versender lauten müssen und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Dieselben sind spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen	
1378	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	**Ergänzung.** Das im Verordnungs-Blatte Nr. 74 vom 3. Juli 1894, unter Post Nr. 1254, verlautbarte Zugeständniss findet bei Einhaltung aller vereinbarten Bedingungen und innerhalb derselben Zeitdauer auch auf ca. 25 Wagenladungen Bauhölzer rücksichtlich der Strecke Bilin—Wohontsch Anwendung. Auch hier wird von der Mindest-Entfernung von 40 km abgesehen.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.			
1379	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Zuckerrüben	Beneschau	Radotin	Bezahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1894	Localtarife	20·1	18·1	2	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte	Radotin	Beneschau				16·1	14·1	2			
			Saturationsschlamm						15·2	13·2	2			

Berichtigungen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 1) In der im Verordnungs-Blatte Nr. 82 vom 21. Juli 1894, sub Pos. 1335, enthaltenen Verlautbarung hat die am Fusse befindliche Anmerkung wie folgt richtig zu lauten:

Frachtsätze mit anderen deutschen Hafenstationen:

		A	B
Altona	= Hamburg +	2	4
Harburg H.	= Hamburg —	2	5
Lübeck	= Hamburg +	1	2
Swinemünde bei offener Schiffahrt	= Stettin +	13	29
		Pfennige	

		A	B
Brake, Bremerhaven, Geestemünde, Nordenham	= Bremen +	13	20
		Pfennige	

2) In der im Verordnungs-Blatte Nr. 82 vom 21. Juli 1894, sub Position 1337, enthaltenen Verlautbarung ist der Name der Versandtstation (5. Rubrik) auf „Siluvka“ richtig zu stellen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.	k. k. Handels-Ministeriums	Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 86. **Wien, 31. Juli 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels einvernehmlich mit dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium vom 12. Juli 1894,*) betreffend Knallpräparate und Feuerwerkskörper, welche bestimmt sind, bei Eisenbahnen und anderen öffentlichen Verkehrsanstalten als Signalmittel verwendet zu werden.

Die Ministerien des Innern und des Handels finden einvernehmlich mit dem Reichs-Kriegsministerium Nachstehendes zu verordnen:

§ 1.

Knallpräparate und Feuerwerkskörper, welche bestimmt sind, bei Eisenbahnen und anderen öffentlichen Verkehrsanstalten als Signalmittel verwendet zu werden, dürfen nur dann erzeugt, in Verkehr gesetzt und in Gebrauch genommen werden, wenn dieselben als zulässig erkannt worden sind.

Ausgenommen hievon ist die versuchsweise Erzeugung und der versuchsweise Gebrauch solcher Gegenstände behufs Erwirkung der Zulassung.

Es ist jedoch auch für die versuchsweise Erzeugung und für den versuchsweisen Gebrauch dieser Gegenstände die Bewilligung der politischen Landesbehörde erforderlich.

Die Darstellung von solchen Knallpräparaten und Feuerwerkskörpern in den chemischen Laboratorien der Hochschulen zu wissenschaftlichen Zwecken ist unter Verantwortung der Laboratoriumsvorstände, insbesondere rücksichtlich der entsprechenden Verwahrung und Verhütung jedes Missbrauches, gestattet.

§ 2.

Wer die Zulassung eines der im § 1 erwähnten Signalmittel erwirken will, hat sein Gesuch mit einer genauen Beschreibung des Signalmittels und seiner Erzeugungsweise bei dem Ministerium des Innern einzubringen, welches die fachmännische Prüfung desselben veranlassen wird.

§ 3.

Zu diesem Behufe hat der Gesuchsteller ein authentisches Muster seines Erzeugnisses nach der in Bezug auf Menge und Abgabsort eingeholten Weisung abzugeben und den zur Vornahme der Prüfung berufenen Organen alle etwa noch benöthigten Vorlagen über sein Erzeugniss zur Verfügung zu stellen.

§ 4.

Der Zulassungswerber hat die für die Deckung der Untersuchungskosten bestimmte Taxe von 125 fl. österreichischer Währung zu erlegen.

§ 5.

Auf Grund des Prüfungsresultates wird vom Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium über die Zulassung des Artikels und die Bedingungen der Zulassung entschieden. Im Falle der Zulassung wird dem Gesuchsteller die Bewilligung zur Erzeugung des Artikels und zum Verkehre mit demselben ertheilt werden.

---

*) Enthalten in dem am 20. Juli 1894 ausgegebenen LV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 153.

§ 6.

Die gewerbsmässige Erzeugung, sowie der gewerbsmässige Vertrieb der im § 1 genannten Artikel bedarf der gewerbebehördlichen Concession im Grunde des § 15, Z. 11, der Gewerbeordnung,

Die Concession kann nur nach Massgabe der in der Zulassungsbewilligung enthaltenen Bedingungen ertheilt werden.

§ 7.

Die Betriebsanlage zur Erzeugung der erwähnten Artikel unterliegt der Genehmigung der Gewerbebehörde auf Grund des im III. Hauptstücke der Gewerbeordnung vorgezeichneten besonderen Verfahrens.

§ 8.

Artikel der im § 1 erwähnten Art, welche in das im Reichsrathe vertretene Ländergebiet eingeführt werden, unterliegen, mit Ausnahme der auf die Erzeugung bezüglichen Bestimmung, gleichfalls den Vorschriften dieser Verordnung.

§ 9.

Diese Verordnung findet auch auf alle bereits erzeugten oder in Verwendung stehenden Signalmittel der im § 1 erwähnten Art Anwendung.

§ 10.

Werden die Bedingungen, unter denen die Zulassung eines der im § 1 erwähnten Artikel als Signalmittel ausgesprochen wurde (§ 5), nicht eingehalten, so kann, wenn öffentliche Rücksichten es erheischen, die Zulassungsbewilligung vom Ministerium des Innern einvernehmlich mit dem Handelsministerium zurückgenommen werden.

§ 11.

Eisenbahnen und andere öffentliche Verkehrsanstalten dürfen nach Ablauf eines Jahres nach Eintritt der Wirksamkeit dieser Verordnung nur solche Signalmittel verwenden, welche im Grunde des § 5 dieser Verordnung zugelassen sind.

Sie sind gehalten, die von ihnen verwendeten Signalmittel, sowie jede Aenderung in der Wahl der Signalmittel innerhalb vier Wochen dem Ministerium des Innern, ferner jeden bei dem Gebrauche der Signalmittel sich ereignenden Unfall dem Ministerium des Innern und dem Handelsministerium anzuzeigen.

§ 12.

Auf den Schiffahrtsbetrieb, auch insoweit er dem öffentlichen Verkehre dienstbar ist, finden die Bestimmungen dieser Verordnung keine Anwendung.

§ 13.

Uebertretungen dieser Verordnung werden, sofern nicht die strafgerichtliche Ahndung oder die Ahndung nach den Strafbestimmungen der Gewerbeordnung eintritt, nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, bestraft.

§ 14.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Bacquehem m. p. **Wurmbrand** m. p.

Kundmachung des k. k. Statthalters im Erzherzogthum Oesterreich ob der Enns vom 24. Juni 1894, Z. 9341/I, betreffend den Betrieb der Schiff- und Flossfahrt auf den Flüssen Vöckla und Ager.*)

Das k. k. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 19. April 1894, Z. 6038, im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues nachstehende Vorschrift, betreffend die Schiff- und Flossfahrt auf der Vöckla und Ager, genehmigt.

Schiff- und Flossfahrtsordnung für die Vöckla und Ager.

§ 1.

Fahrtzulässigkeit im Allgemeinen.

Die Schiff- und Flossfahrt auf der Vöckla und Ager darf nur bei mittlerem Wasserstande ausgeübt werden.

Die obere und erforderlichen Falles auch die untere Grenze dieses mittleren Wasserstandes wird von der k. k. oberösterreichischen Statthalterei nach Anhörung der Werksbesitzer, sowie der Schiff- und Flossfahrts-Interessenten bestimmt und mittelst besonderer Kundmachung im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Erzherzogthum ob der Enns verlautbart.

§ 2.

Wasserstandmesser.

Wasserstandmesser haben an folgenden Orten zu bestehen und sind vom Wasserbauärar zu erhalten:

A. an der Vöckla: 1. bei der Brücke bei Stauf, 2. bei der Klingermühle in Langwies, 3. bei der Flossstatt bei Timelkam und 4. bei der Brücke bei Vöcklabruck;

B. an der Ager: 1. bei der Brücke in Kammer, 2. bei der Schwanenstädter Agerbrücke.

*) Enthalten unter Nr. 25 des XII. Stückes des Landesgesetz- und Verordnungs-Blattes für das Erzherzogthum Oesterreich ob der Enns vom Jahre 1894.

Jeder dieser Wassermesser ist mit je zwei färbigen Markirungstafeln von 60 cm Länge und 20 cm Breite zu versehen. Die obere rothe Tafel zeigt mit ihrer Oberkante jenen Wasserspiegel an, bei welchem die Flösserei eingestellt werden muss, während die untere schwarze Tafel mit ihrer Unterkante denjenigen niedersten Wasserstand bezeichnet, bei welchem mit dem Flössen begonnen werden kann. Die Aufstellung der Wassermesser, die richtige Markirung des Nullpunktes, sowie der Zulässigkeitsgrenzen der Flösserei erfolgt Seitens der Organe des Staatsbaudienstes nach Einvernahme der Schiff- und Flossfahrts-Interessenten.

§ 3.

Fahrtzulässigkeit auf der Vöckla von Stauf bis Timelkam.

Die Befahrung des Vöcklaflusses von Stauf abwärts bis Timelkam darf bei gewöhnlichem (mittlerem) Wasserstande an den drei Tagen der Woche: Sonntag, Mittwoch und Freitag von $^1/_2$10 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Mittags in der Weise stattfinden, dass die Flösse um $^1/_2$10 Uhr bei der Trenauerwehr unterhalb Stauf und um 11 Uhr bei der Weissmühlwehr in Vöcklamarkt abgehen.

Die Schleusen bei den Wehrcanälen dieser Flussstrecke sind für die Flossfahrt durch längstens drei Viertelstunden offen zu halten.

Der Führer des zuletzt anlangenden Flosses ist verpflichtet, die Wehrbesitzer wegen Schliessung der Schleusen zu verständigen.

§ 4.

Fahrtzulässigkeit auf der Vöckla von Timelkam abwärts.

Bezüglich der Befahrung der Vöckla von Timelkam abwärts bis zur Einmündung in die Ager gelten nachstehende Bestimmungen:

Die Wehre in Wartenburg ist von den Werksbesitzern täglich Nachmittags von 3—$^1/_2$4, und jene bei Vöcklabruck täglich Nachmittags von 4—4$^1/_2$ Uhr und überdies jeden Montag, Donnerstag und Samstag Morgens eine halbe Stunde offen zu halten, und zwar:

In den Monaten Mai, Juni, Juli und August in Wartenburg von 3 Uhr Morgens, in Vöcklabruck von 4 Uhr Morgens an; in den Monaten März, April, September und October in Wartenburg von 4 Uhr Morgens, in Vöcklabruck von 5 Uhr Morgens an; in den Monaten November, December, Jänner und Februar in Wartenburg von 6 Uhr Morgens, in Vöcklabruck von 7 Uhr Morgens an.

Der Vöcklabrucker Mühlbach muss bis auf 8 cm durch eine wasserdichte Schleuse geschlossen werden, wenn der Wasserspiegel unmittelbar oberhalb der Vöcklabrucker Wehre und bei der Ausmündung des Mühlbaches bei geschlossenem Fährtenflössl und offenem Mühlbacheinlasse bis auf, bezw. unter den durch einen beim Mühlbacheinlasse befindlichen Pflock markirten Wasserstand von 0·820 m unter dem Fixpunkte des Landhaimes (gleich der rechtsseitigen Wehrhöhe) sinkt.

Der wasserdichte Abschluss bis auf 8 cm muss ebenso wie der Wasserstand, bei welchem der Vöcklabrucker Mühlbach geschlossen werden muss, durch entsprechende Vorrichtungen für die Schiffer und Flösser sichtbar markirt sein.

§ 5.

Vergütung für Benützung der Wehren von der Trenauermühle bis zur Kellermühle.

Den Besitzern der Trenauermühle Nr. 3 in Mösendorf, der Ragerermühle Nr. 1/2 in Mösendorf, der Weissmühle Nr. 22 in Vöcklamarkt, der Spielbergermühle Nr. 124 in Vöcklamarkt, der Hoppichlermühle Nr. 15, der Klingermühle Nr. 14 und der Kellermühle Nr. 11 in Langwies wird als gemeinschaftliche Vergütung für die durch das Oeffnen und Schliessen der Schleusen erwachsende Mühewaltung und für die raschere Abnützung der Wehrcanäle die Einhebung einer Gebühr von 14 Kreuzer für jedes Fahrzeug zugestanden, welches sämmtliche Wehren von der Trenauermühle bis zur Kellermühle passirt.

Die Einhebung der Gebühr geschieht bei den Mühlen des Hoppichler und Stöckl in der Art, dass selbe hierin alle drei Monate mit einander abwechseln, und werden von dieser Gebühr je 2 Kreuzer den Besitzern der vor den bezeichneten Mühlen befindlichen sechs Wehren zugewendet und 2 Kreuzer als Einhebungsgebühr verrechnet.

Fahrzeuge, welche unter der Trenauerwehre in das Wasser gesetzt werden, zahlen die hienach zu berechnende Gebühr nach der Anzahl der passirten Wehren und die Einhebungsgebühr von 2 Kreuzer. Sollte eine der vorbenannten Mühlen eingehen, so kommt die Gebühr für dieselbe in Wegfall.

Neuen Wasserwerken an dieser Flussstrecke wird ein Entschädigungsanspruch für das Oeffnen und Schliessen der Schleusen nicht bewilligt.

§ 6.

Fahrtzulässigkeit auf der Ager.

Die Flossfahrt auf der Ager wird bei gewöhnlichem (mittlerem) Wasserstande in der Weise auf die Vormittagsstunden beschränkt, dass die Flösse in den Monaten Mai, Juni, Juli und August um 3 Uhr Morgens, in den Monaten März, April, September und October um 4 Uhr Morgens und im November bis 15. December und vom 15. Februar bis 1. März um 6 Uhr Morgens gemeinschaftlich von Kammer abfahren.

Die Werksbesitzer von Kammer bis Pichlwang sind ausserdem berechtigt, ihre Blochflösse am Montag, Mittwoch und Freitag um 3 Uhr Nachmittags von der Scheucherwehre ab zu verflössen, am Mittwoch jedoch nur dann, wenn bei der Scheucherwehre mindestens 3 Flösse zum Abflössen beisammen sind.

Die Wehrschleusen müssen von den Werksbesitzern bei einer Anzahl bis zu zehn Flössen durch eine halbe Stunde, bei mehr als zehn Flössen durch drei Viertelstunden offen gehalten werden.

Dieselben sind von den Flossführern zu öffnen und von den Werksbesitzern zu schliessen.

§ 7.

Freihaltung der Wasserstrasse am Ausflusse der Ager.

Die am Ausflusse der Ager aus dem Attersee angelandeten Blochflösse müssen behufs Freihaltung der Wasserstrasse innerhalb 24 Stunden weiter geschafft werden.

Die Wasserstrasse darf durch kein Hinderniss verlegt oder gefährdet werden.

§ 8.

Einhaltung der Fahrzeiten.

Wenn ein Floss aus irgend einer Ursache an der Weiterfahrt innerhalb der festgesetzten Fahrzeiten gehindert wird, so darf nach Schliessung der Schleusen für dasselbe kein besonderes Fahrwasser beansprucht werden; dasselbe hat bis zur nächsten Schleusenöffnung zu warten.

§ 9.

Länge und Breite, Construction und Ausrüstung der Flösse.

Ladenflösse dürfen die Länge von 24 m, Blochflösse von 26 m nicht überschreiten. Der Tiefgang wird beim niedersten zur Fahrt benützbaren Wasserstande auf das Maximum von 0·20 m, beim höchsten benützbaren Wasserstande auf 0·35 m beschränkt.

Die Flösse dürfen nur in solchen Breiten gebunden werden, dass die bestehenden Fährtenflössl und Brücken keine Beschädigung erleiden.

Die Flosstafeln müssen fest miteinander verbunden sein und über die untere Fläche dürfen keine Nägel oder andere Bestandtheile wesentlich hervorragen.

Zur Schiff- und Flossausrüstung gehören:

Ruder, Haken, Anhaltspeile, Beile, Seile und Griesbeile und eine Tafel, welche den Namen und Wohnort des Schiff- oder Flossführers in einer gleichzeitig von beiden Flussufern deutlich erkennbaren Schrift mit 15 cm Buchstabenhöhe enthält und in der Längsrichtung des Fahrzeuges zu befestigen ist.

§ 10.

Einbinden der Flösse.

Das Zusammenstellen (Einbinden, Abbinden) der Flösse darf nur an solchen Plätzen und muss in einer solchen Art vorgenommen werden, dass dadurch weder die Flossfahrt behindert wird, noch die Flussufer beschädigt werden.

Die Einbindplätze (Flossstätten) sind vor deren Benützung der politischen Bezirksbehörde anzuzeigen, welche beim Vorhandensein oder nachträglichen Eintritte eines der beiden Ausschliessungsgründe deren Verwendung, bezw. Weiterverwendung untersagt.

Wenn das Zusammenstellen der Flösse an Stellen vorgenommen werden soll, wo das Flussufer durch Bauten geschützt ist, so sind vom Einbinder auf seine Kosten alle zur Vermeidung einer Beschädigung der Uferbauten erforderlichen Vorkehrungen zu treffen.

§ 11.

Bemannung der Flösse, Flösserpatent.

Jedes Floss muss von wenigstens zwei der Flussschiffahrt kundigen Personen männlichen Geschlechtes geleitet werden, von denen der Flossführer (Vorfahrer) mindestens 18 Jahre, der zweite Flösser mindestens 16 Jahre alt sein müssen.

Als Flossführer (Vorfahrer) dürfen nur solche Personen verwendet werden, welche mit einem nach dem beiliegenden Muster (Beilage A) von der k. k. Bezirkshauptmannschaft ausgestellten Flösserpatente versehen sind.

Zur Erlangung eines Flösserpatentes hat der Bewerber nachzuweisen:

1. Die Zurücklegung des 18. Lebensjahres,
2. sittliches Wohlverhalten,
3. eine mindestens dreijährige praktische Verwendung als Flösser.

Die Ausstellung des Patentes erfolgt Seitens der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck über schriftliches Ansuchen auf Grund einer bei derselben unter Zuziehung von patentirten Flossführern vorgenommenen Prüfung. Ist die auf dem Flösserpatente enthaltene Personsbeschreibung wegen vorgerückten Alters oder aus sonstigen Gründen nicht mehr passend, so ist dieselbe von der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck zu ändern oder zu erneuern.

Im Uebrigen ist hinsichtlich der Ausstellung und auch hinsichtlich der Einziehung dieses Patentes nach den diesbezüglich für die Donau geltenden Bestimmungen vorzugehen.

Das Flösserpatent ist vom Flösser während der Ausübung der Fahrt stets mitzuführen.

§ 12.

Haftung der Eigenthümer und Flossführer, Schadenersatz.

Der Eigenthümer des Flosses und der Flossführer haften für die vollkommene Eignung und die hinreichende Anzahl der Bemannung, sowie sie auch dafür verantwortlich sind, dass das Flösserpersonale mit den zum Nachweise seiner Identität erforderlichen Legitimations-Documenten versehen ist und dieselben jederzeit mit sich führt.

Der Flossführer haftet weiters für die sichere und entsprechende Führung des Flosses.

Für die sichere, der Ladung entsprechende Construction der Flösse und deren angemessene Ausrüstung mit Rudern, Reserverudern, Haken, Anhaltespeiteln, Beilen, Seilen und Griesbeilen sind die Eigenthümer und die Flossführer verantwortlich. Die Letzteren haben sich vor Beginn der Fahrt, sowie nach jedem Landen von dem guten Zustande der Flösse zu überzeugen und etwaige Schäden vor Antritt der Weiterfahrt zu beheben.

Für Beschädigungen von Personen oder fremden Eigenthums sind die Schuldtragenden ersatzpflichtig und der Eigenthümer des betreffenden Flosses, bezw. der Flossführer haftend, wenn sie durch Ausserachtlassung der ihnen nach dieser Vorschrift obliegenden Verpflichtungen die Beschädigung verursacht haben.

§ 13.

Fahrregeln, Fahrdistanzen, Vorfahren.

Wenn die Flossfahrt aus öffentlichen Rücksichten behördlich verboten wurde, dann bei dichtem Nebel, Schneegestöber, Sturm und Treibeis dürfen die Flösse nicht abfahren. Werden sie von letzteren Naturereignissen während der Fahrt betroffen, so müssen sie am nächsten geeigneten Platze anlanden.

Zur Nachtzeit, das ist eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang, ist die Flossfahrt untersagt.

Während der Fahrt müssen die Flösse möglichst stromrecht gehalten werden, und ist das Anfahren oder Schleifen der Brücken, Fähren, Uferbauten, Warnzeichen u. dgl. strengstens untersagt.

Die für die Passirung von Brücken und Fähren etwa bestehenden besonderen Bestimmungen sind von den Flossfahrern genau zu befolgen.

Die Flösse dürfen vom gleichen Orte nacheinander nur in Zwischenräumen von wenigstens drei Minuten abfahren.

Wird ein Floss eingeholt, so hat das vorausfahrende in das nächste ruhige Wasser einzulenken, um dem nachkommenden, schneller fahrenden Flosse das Vorfahren in der Naufahrt zu ermöglichen.

Unter einer Brücke oder in der Bahn einer Fähre ist das Vorfahren nicht gestattet.

§ 14.

Verhalten bei Strandungen und eintretenden Gefahren.

Wenn ein Floss auf den Grund auffährt, berstet oder sonst verunglückt und dadurch ein Hinderniss für die Flossfahrt bildet, ist dasselbe von seiner Bemannung und den etwa sonst an dem Unglücksfalle Schuldtragenden schnellstens flott zu machen oder sonst wegzuräumen, widrigenfalls die politische Bezirksbehörde berechtigt ist, dasselbe auf Kosten des Eigenthümers, unbeschadet des demselben gegen dritte Personen etwa zustehenden Regressrechtes, zu beseitigen.

Der Führer eines solchen Flosses ist verpflichtet, mindestens 1000 m oberhalb der betreffenden Flussstelle einen Wahrschauposten aufzustellen, welcher den nachkommenden Flössen durch Zeichen oder Zuruf mitzutheilen hat, dass und wo das Floss festgefahren ist und dieselben zum Beilegen auffordert.

Erst wenn das verunglückte Floss seine Fahrt wieder aufgenommen hat oder, falls dies nicht möglich ist, erst wenn die Vorbeifahrt ohne Beschädigung erfolgen kann, dürfen die nachkommenden Flösse ihre Fahrt fortsetzen.

In Fällen von eintretenden Gefahren haben alle Flösser und Fährleute ohne Unterschied sich gegenseitig Hilfe zu leisten, und ist es die Pflicht eines jeden Flossführers, vor Allem für die Sicherheit oder Rettung der Personen und dann erst für jene der Fahrzeuge und der Ladung zu sorgen.

Uebrigens sind alle Flossführer und Flösser verpflichtet, wenn einem Flosse Gefahr droht, sich zu allen jenen Diensten unweigerlich brauchen zu lassen, wozu sie von den zur Handhabung der Ordnung aufgestellten Behörden und Organen aufgefordert werden.

§ 15.

Anlanden.

Das Anlanden der Flösse darf in der Regel nur an der Flossstätte bei Harrern stattfinden.

Beim Anlanden an diesen Plätzen haben die zuerst ankommenden Flossführer ihre Fahrzeuge so zu stellen, dass die nachkommenden ungehindert landen können und die freie Flossfahrt nicht behindert wird.

Die Flösse sind bei Vermeidung jeder Uferbeschädigung sicher anzuheften und bei bedeutendem Steigen des Wassers unter entsprechenden Vorsichtsmassregeln zur Verhütung des Abreissens ans Ufer zu ziehen.

§ 16.

Verpflichtung der Uferbesitzer.

Inwiefern die Uferbesitzer verflichtet sind, das Landen und Befestigen der Flösse, dass Aussetzen derselben und ihrer Ladung, das Begehen der Ufer durch das zur wasserpolizeilichen Aufsicht bestellte Personal und bestehende Leinpfade zu dulden, wird in den §§ 8 und 9 des Reichsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des oberösterreichischen Landesgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 32, bestimmt.*)

---

*) Diese Paragraphen lauten:

§ 8. Die Uferbesitzer sind verpflichtet, das Landen und Befestigen der Schiffe und Flösse an den dazu behördlich bestimmten Plätzen, insofern sie dafür keine Vergütung bezogen haben, auch fernerhin unentgeltlich zu dulden.

Wird zum Landen oder Befestigen der Schiffe und Flösse ein dazu noch nicht verwendeter Theil ihres Grundeigenthums in Anspruch genommen, so haben sie ein Recht auf Entschädigung.

Die Uferbesitzer sind ferner verpflichtet, das Begehen der Ufer durch das zur wasserpolizeilichen Aufsicht bestellte Personal, sowie bestehende Leinpfade unentgeltlich zu dulden und können blos ausnahmsweise dann eine Entschädigung fordern:

a) wenn diese Forderung auf einem besonderen Rechtstitel beruht oder

b) wenn zur Erhaltung eines bestehenden Leinpfades ein dazu noch nicht verwendeter Theil ihres Grundeigenthums in Anspruch genommen wird.

Die Erwerbung der zum Landen und Befestigen der Schiffe und Flösse und zur Herstellung von neuen Leinpfaden erforderlichen Grundstücke ist nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte zu beurtheilen.

§ 9. In Nothfällen ist es gestattet, an jedem geeigneten Platze zu landen, sowie die Ladung der Flösse und Schiffe und nöthigenfalls die Fahrzeuge selbst bis zur möglichen Weiterbeförderung auf die Ufer auszusetzen, wofür der Uferbesitzer im Falle einer erlittenen Beschädigung von dem Floss- oder Schiffseigenthümer, unbeschadet des dem Letzteren gegen dritte Personen etwa zustehenden Rückersatzanspruches, eine angemessene Entschädigung zu verlangen berechtigt ist.

§ 17.

Anzeige von Flussgebrechen.

Die Flossfahrer haben selbst oder durch ihre Bevollmächtigten jedes die Sicherheit der Flossfahrt bedrohende Flussgebrechen der politischen Bezirksbehörde oder Strombauleitung anzuzeigen.

§ 18.

Anwendung für die Schiffahrt.

Für die Schiffahrt finden die vorstehenden Bestimmungen der §§ 6—17 sinngemässe Anwendung.

§ 19.

Strafbestimmungen.

Uebertretungen dieser Vorschrift, welche weder unter das allgemeine Strafgesetz, noch unter die Strafbestimmungen des oberösterreichischen Landesgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 32, über die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer oder unter andere gesetzliche Strafbestimmungen fallen, werden an den Schuldtragenden nach Massgabe der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, mit Geldstrafen von einem bis hundert Gulden oder mit Arrest von 6 Stunden bis zu 14 Tagen geahndet.

§ 20.

Behörden.

Die Handhabung und Ueberwachung dieser Vorschrift steht der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck zu, welche sich hiebei der Mitwirkung der Flussaufsichtsorgane, der Gendarmerie und der Vorsteher der Ufergemeinden zu bedienen hat.

Den Anordnungen der Aufsichtsbehörde und der genannten Organe muss Seitens des Führers und der Bemannung eines Flosses unbedingt Folge geleistet werden.

§ 21.

Die Schiffahrts- und Flösserei-Ordnung tritt mit dem 15. Juli 1894 in Wirksamkeit.

Mit demselben Zeitpunkte treten die Bestimmungen der mit der Statthalterei-Kundmachung vom 22. April 1877, Z. 2051, L.-G. und V.-Bl. Nr. 9, verlautbarten provisorischen Schiffahrts- und Flösserei-Ordnung für die Flüsse Vöckla und Ager ausser Kraft.

Dies wird zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Der k. k. Statthalter:

Puthon m. p.

Beilage A.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in Vöcklabruck.

Flösserpatent.

Nachdem Vorzeiger dieses, N. N. aus . . . ., sich über die nöthigen Kenntnisse und Fähigkeiten ausgewiesen hat, ist ihm die Erlaubniss zur Führung jedes auf der Vöckla und Ager gehenden Holzflosses am heutigen Tage ertheilt worden.

Nach vorgängiger Angelobung von seiner Seite, das seiner Leitung anvertraute Holzfloss mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden, Unglück oder Gefahr nach allen Kräften, soweit möglich, abzuwenden, auch bei seinen Fahrten die flossfahrtpolizeilichen Vorschriften genau zu befolgen, ist im hierüber gegenwärtiges Flösserpatent unter amtlicher Besiegelung ausgefertigt worden.

Vöcklabruck, den . . . .

K. k. Bezirkshauptmannschaft in Vöcklabruck.

Unterschrift:

L. S. . . . .

Unterschrift des Inhabers:

. . . .

Personsbeschreibung des Patentinhabers:

. . . .

. . . .

. . . .

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Kojetein nach Tobitschau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 18. Juli die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Kojetein nach Tobitschau im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Juni.) Zu den mit Ende des Monates Mai in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 402·38 km sind im Monate Juni durch den Baubeginn der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein 8·30 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurden: die Localbahn Monfalcone-Cervignano der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft mit 14·90 km, ferner die Verbindungsstrecke von der Station Monfalcone bis zur Abzweigung der Localbahn Monfalcone-Cervignano der Südbahn-Gesellschaft mit 1·60 km. Es verblieben sonach mit Schluss des Monates Juni 394·18 Eisenbahn-Kilometer in Bauausführung, wovon 96 km auf Staatsbahnen und 298·18 km auf Privatbahnen entfallen. Der Bauvollendung gehen in nächster Zeit entgegen: die Anschlussstrecke an die k. k. Staatbahn in Ischl der Salzkammergut-Localbahn, ferner die Localbahn Auspitz Stadt—Auspitz Bahnhof (beide seither eröffnet), weiters die Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn), die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz und die Localbahn Wotitz-Selčan. Die Zahl der im Monate Juni beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich nur wenig verändert und betrug 26.031 gegen 26.988 im Vormonate. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 vom 26. Juni.)

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung einer Zweigwasserleitung.) In km 574·6/7 obiger Linie wird eine an die Auresina-Hauptwasserleitung anschliessende Zweigwasserleitung für Zwecke des Grundbesitzers F. Stehr in Triest hergestellt. [3. Juli, Z. 31.528.]

— (Linie Pragerhof—Ungar. Landesgrenze: Fussweg-Uebergang.) In km 45·423 obiger Linie wird ein 1·5 m breiter Fussweg-Uebergang mit Drehkreuzabschluss hergestellt. [14. Juli, Z. 38.018.]

— (Brücken-Reconstructionen.) Die Projecte für die Reconstruction der Turnischbachbrücke in km 16·497, der Brunnwasserbrücke in km 16·805, der Draubrücke bei Pettau in km 17·205 und der Pössnitzbachbrücke in km 28·391 wurden genehmigt. [30. Juni, Z. 1708.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Errichtung einer Haltestelle.) Das Handelsministerium hat die Errichtung der Haltestelle Lomnathal in der Strecke Jablunkau—Mosty genehmigt. [16. Juli, Z. 6387.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Aenderung des Namens der Personen-Haltestelle Praskačka in Praskačka-Urbanič.) Das Handelsministerium hat nach Einholung der gutächtlichen Aeusserung der Statthalterei in Prag ausnahmsweise genehmigt, dass die zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenic-Sirowatka errichtete Personen-Haltestelle Praskačka der Oesterr. Nordwestbahn künftighin Praskačka-Urbanič benannt werde. [29. Juni, Z. 25.393.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnen ertheilt:

1. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 23.381, dem Emerich Baron Fechtig, Einwohner von Tisza-Ugh, für eine von der zukünftigen Station Uj-Kécske, eventuell Ó-Kécske, der von der Station Kecskemét der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus projectirten Localbahn Kecskemét—Ó-Kécske (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 1) abzweigende und in deren Verlängerung diese über Uj-Kécske, Jász-Karajenö und die Gemarkung der Gemeinde Tószeg in der Station Szolnok mit den Linien Hatvan—Szolnok, Szolnok—Czegléd, Szolnok—Kun-Szent-Márton—Szentes, Budapest—Szolnok—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal und Budapest—Szolnok—Arad—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 27.265, dem Reichtagsabgeordneten Grafen Robert Zselénsky für eine von der zukünftigen Station Nagyfalu der von der Station Mellencze der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek aus projectirten Localbahn Mellencze-Perjámos abzweigende und diese in der Endstation Varjas mit der gleichfalls im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Valkány—Varjas verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 27.265, dem Budapester Advocaten Dr. Géza Rakovszky und Consorten für eine von der Station Bánhida der Hauptlinie Budapest—Bruck a/L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese
   a) über Környe, Kecskéd, Dad und die Gemarkung der Gemeinde Császár in der Station Kisbér mit der Linie Uj-Szöny—Kisbér—Székesfehervár (Stuhlweissenburg) der Südbahn-Gesellschaft;
   b) von dort aus über Bakony-Magyar-Szombathely, Bank, Lázi, Románd, Gicz, Bakony-Tamási, Pap-Teszér und die Gemarkung der Gemeinde Csót in der Station Pápa mit der Linie Györ (Raab)—Pápa—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Gyanafalva (Jennersdorf) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen

   verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 29.887, dem Edmund Szilárdy, Einwohner von Salgo-Tarján, für eine:
   a) von Széczény (Comitat Nográd) aus über Endrefalva, Szalamateres, Karoncs-Ság, Ság-Ujfalu und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Hartján bis zur Station Pálfalva (nächst Kis-Terenne) der Linie Budapest—Hatvan—Pálfalva—Zólyom (Altsohl)—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen;
   b) eventuell für eine von der zukünftigen Station Kis-Hatján der Linie a) abzweigende und diese über Puszta-Kökenyes und die Gemarkung der Gemeinde Kaparó in der Station Kis-Terenne der vorgenannten Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Kis-Terenne—Kis-Ujszállás

   verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 30.213, dem kgl. Rathe Johann Mérö, Einwohner von Budapest, und Consorten für eine von der Station Szegszárd der Flügelbahn Sárbogárd—Szegszárd der Hauptlinie Budapest—Sárbogárd—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der gleichnamigen Station der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abzweigende und diese in der Endstation Báttaszék mit der Linie Dombovár—Báttaszék des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 32.000, dem Rudolf Huber, Einwohner von Marmaros-Sziget, für eine von der Station Marmaros-Sziget-Magtár der Marmaroser Salzbahnen, d. i. der Linien Marmaros-Sziget-Magtár—Rónaszék und Marmaros-Sziget—Akna-Slatina, abzweigende und diese mit kreisförmiger Verzweigung im Bereiche der Stadt einerseits über die Magyar-utcza und längs der Südseite des grossen Hauptplatzes, andererseits in nördlicher Richtung über die Erdelyi-utcza und längs der nördlichen Seite des grossen Hauptplatzes und von dort aus weiter über die Lyczeum-utcza und die Lónyay János-utcza mit der Hauptstation Marmaros-Sziget der Linien Szerencs—Marmaros-Sziget und Marmaros-Sziget—Kis-Bocskó verbindende, der Spurweite der Salzbahnen entsprechende schmalspurige Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
7. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 33.795, der Stadtgemeinde Pancsova für eine von der Station Pancsova (Torontáler Comitat) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen

stehenden Linie Nagy-Becskerek—Pancsova abzweigende, bis Bravaniste (Temeser Comitat) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Kohlengewerksbahn Vadna - Bánfalva. (Ertheilung der Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der „Allgemeinen Ungarischen Kohlengewerks-Actiengesellschaft“ im Sinne der diesbezüglich bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Vadna der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und deren Kohlenbergbau-Reviere, im nördlichen Gebiete des Comitates Borsod und im südlichen des Comitates Gömor, sowohl mit den Stationen Vadna und Bánréve der erstgenannten Linie als auch in Bánréve mit den Linien Bánréve—Dobsina und Bánréve—Ózd der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende, mit Dampfkraft zu betreibende schmalspurige, eventuell normalspurige Werksbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Temesvár-Josefstadt.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Erweiterung und den damit verbundenen Umbau des Bahnhofes Temesvár-Józséfváros mit einem Kostenaufwande von rund 2,000.000 fl. bewilligt und die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Durchführung der Arbeiten betraut.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission.) Am 19. und 20. Juni hielt die Deutsche Eisenbahn-Tarifcommission mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten in Interlaken ihre Sommer-Sitzung ab und wurden in derselben folgende Beschlüsse gefasst:

I. Verwiesen wurden:

a) nach Specialtarif I: 1. Wau, 2. Schiefertafeln, -Griffel und Steinmärbel;

b) nach Specialtarif II: 1. Steinnussmehl und -Abfälle, 2. geröstetes Getreide und geröstete Graupen, 3. gemahlene Knochenkohle;

c) nach Specialtarif III: 1. leere, gebrauchte Papierhülsen der Textilindustrie, 2. pulverisirter Braunkohlencoaks, 3. Knochenpräcipitat, 4. Porzellanmasse, lose oder in Säcken, 5. Thonwaaren des Specialtarifes III gelten auch in Papierumhüllung als unverpackt;

d) in die II. Stückgutclasse: 1. Schiefertafeln, -Griffel und Steinmärbel, 2. Melassefutter.

II. In das Verzeichniss der decknngsbedürftigen Güter wurden aufgenommen: 1. Schiefertafeln u. s. w., 2. Parkettbodentheile, 3. Düngergips, 4. geröstetes Getreide, 5. Knochenpräcipitat.

III. Neu aufgestellt wurde das Verzeichniss der Position Eisen und Stahl in Specialtarif II.

IV. Abgelehnt wurden die beantragten Tarifabänderungen für: 1. Farine, 2. Fassdauben, 3. Putzwollkehricht, 4. Haar- und Faserabfall von Baumwollsaatmehl (die Nrn. 3 und 4 gegen die Stimmen des Ausschusses).

V. Vertagt wurden die Anträge: 1. betreffend anderweite Festsetzung der unter VI. 1 des Nebengebührentarifes für den Güterverkehr vorgesehenen Deckenmiethe, 2. betreffend die Tarifirung lebender Bienen.

Die nächste Sitzung ist auf den 19. und 20. September in Stuttgart anberaumt.

— (Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Monate Mai.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Mai ergibt für die 67 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.179·22 km, Folgendes:

Im Monate Mai betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 35,612.050 Mark oder 1,557.484 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 951 Mk. oder 3·03 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 68,491.892 Mk. oder 1,756.388 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1800 Mk. oder 2·12 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Mai betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 50,651.311 Mark oder 1,117.974 Mk. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1656 Mk. oder 3·49 pCt. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 116,683.199 Mk. oder 3,870.718 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3749 Mk. oder 1·93 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 24,564.287 Mk. oder 1,137.649 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3605 Mk. oder 3·53 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 48,638.241 Mk. oder 1,364.441 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7057 Mk. oder 1·60 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Preussen. (Umbenennung, bezw. Schliessung von Stationen im Directionsbezirke Berlin.) Der bisherige Haltepunkt Adlershof ist in einen Bahnhof III. Classe umgewandelt worden und führt vom 15. Juli ab die Bezeichnung „Adlershof-Glienicke“. Von demselben Zeitpunkte ab kommt der Haltepunkt Glienicke in Wegfall und gelangen Fahrkarten für Glienicke nicht mehr zur Verausgabung.

— (Verkehrsbeschränkungen.) In Folge von Bauausführungen ist auf der im Directionsbezirke Breslau gelegenen Station Kattowitz die Abfertigung solcher Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nnr von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann und auf der in demselben Bezirke gelegenen Station Ruda die Abfertigung schwerwiegender Fahrzeuge bis auf Weiteres ausgeschlossen.

Schweiz. (Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Retourkarten.) Der schweizerische Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 10. Juli beschlossen, der von den Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes vorgeschlagenen Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Retourkarten nm je einen Tag, der Aufnahme des Principes der Unübertragbarkeit der Fahrkarten und der Einführung der Abstempelung der Fahrkarten bei Fahrtunterbrechungen die nachgesuchte Genehmigung in der Meinung zu ertheilen, dass die Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Retourkarten spätestens mit 1. Jänner 1895 allgemein zur Durchführung zu kommen habe.

— (Uebertragung der Concession für die Eisenbahnlinie Genf — La Plaine.) Die Concession für die Eisenbahnlinie Genf—La Plaine wurde auf den Canton Genf übertragen und die Betriebsverträge, welche für diese Linie und für den Bahnhof Genf (Cornavin) abgeschlossen worden sind, genehmigt.

— (Uebertragung und Abänderung der Concession für die schweizerische Seethalbahn.) In der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 22. Juni wurde beantragt, den Bundesrath zu ermächtigen, die für die bestehende Eisenbahnlinie Emmenbrücke — Lenzburg, mit Abzweigung von Beinwyl nach Reinach-Menziken, und für die noch herzustellende Fortsetzung von Lenzburg nach Wildegg der „Lake valley of Switzerland railway company limited“ in London zustehenden Concessionen unter den nothwendig erscheinenden Bedingungen von sich aus auf die am 16. Mai mit dem Sitze in Hochdorf gegründete neue Gesellschaft der schweizerischen Seethalbahn zu übertragen, unter geichzeitiger Vornahme der durch die veränderten Verhältnisse bedingten Abänderungen und unter Aufstellung einer einheitlichen Concession für das ganze Unternehmen.

— (Pfandrechtliche Sicherstellung eines Eisenbahn-Anlehens.) Der Verwaltungsrath der Berner Oberland-Bahnen ist beim Bundesrathe um pfandrechtliche Sicherstellung im 2. Range eines Anlehens im Betrage von 250.000 Frcs. auf den 23·450 km langen Linien Interlaken—Zweilütschinen — Lauterbrunnen und Zweilütschinen — Grindelwald sammt Betriebsmaterial und Zugehör eingeschritten. Diese Anleihe soll zur Tilgung eines Passivsaldo des Bauconto, zur Bestreitung von Ergänzungsbauten und Neuanschaffungen, zur Bezahlung schwebender Schulden nnd zur Ausscheidung von Specialfonds verwendet werden.

— (Stationsnamen-Aenderung.) Der Name der Station Davos-Dörfli der Schmalspurbahn Landquart-Davos wurde in „Davos-Dorf“ abgeändert.

Frankreich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken.) Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat am 1. Juni von der Linie Crey—Aspres les Veynes die Strecke Die—Aspres (55·439 km) mit den für Personen- und Güterverkehr bestimmten Zwischenstationen Pont de Quart Châtillon, Recoubeau, Luc en Diois, Lesches Beaumont. Beaurières, La Beaume und Saint Pierre d'Argençon dem Betriebe übergeben; die Ostbahn hat am 1. Juni von der Linie Armentières—Bazoches — deren Mittelstück La Ferté Milon-Oulchy-Breny bereits seit 1885 in Betrieb steht — die Strecke Trilport—La Ferté Milon (27 km) und Oulchy-Br.—Bazoches (23 km) mit den Zwischenstationen Isle Armentières (Haltestelle), Lizy snr Ourcq, Crouy sur Ourcq, Mareuil sur Ourcq, Fère en Tardenois, Loupeigne (Haltestelle) und Mont Notre Dame dem Verkehre übergeben; ferner hat die Orleansbahn am 1. Juli von der Linie Marmande—Angoulème die Strecke Ribérac—Angoulème dem Betriebe übergeben.

Russland. (Sibirische Eisenbahn.) Das Comité der Sibirischen Eisenbahn beschloss in der vereinigten Session mit dem Staatsökonomie-Departement des Reichsrathes die Trassirung der Transbaikalischen und der Amur-Strecke der Sibirischen Bahn, sowie die Bauarbeiten auf diesen Strecken derartig zu fördern, dass der Zugsverkehr auf der Transbaikalischen Linie im Jahre 1898 gleichzeitig mit der schon für das hezeichnete Jahr in Aussicht stehenden Vollendung der Mittelsibirischen Bahn bis Irkutsk und der Zweigbahn von dieser Stadt bis zum Landungsplatze Listwinitschnaja am Baikalsee eröffnet und der Bau der Amnrlinie spätestens im Jahre 1901 vollendet werden könne. Im Sinne dieses Beschlusses resolvirte die vereinigte Session ferner:

1. den Beginn der Vorarheiten für den Ban der Transbaikalischen Bahn in diesem Jahre zu gestatten und den Minister der Communicationen zu bevollmächtigen, gegenwärtig bereits die nöthige Anzahl Schienen für eine Strecke von 100Werst, 2 Locomotiven und 60 Plattformwagen aus der Zahl der für die übrigen Strecken der Sibirischen Eisenbahn bestellten Materialien auf die genannte Linie zu befördern;
2. die Trassirung auf der Amurlinie und der Baikal-Ringbahn zu genehmigen, und
3. die Kosten der Trassirung für die Amurlinie auf eine Million und für die Baikal-Ringbahn auf 215.000 Rbl. in runden Summen festzusetzen.

Diese Resolution erhielt am 13. Mai die kaiserl. Genehmigung.

Türkei. (Bahnnachrichten.) Nach einem englischen Consularberichte ist die Vollendung des Baues der schmalspurigen Eisenbahn von Beirut nach Damascus wegen der baulichen Schwierigkeiten und anch mit Rücksicht auf Hindernisse beim Grunderwerbe nicht vor zwei Jahren zu gewärtigen. — Dagegen ist der Ausbau der Bahnlinie Damascus—Hauran soweit fortgeschritten, dass deren Eröffnung in einigen Monaten möglich sein wird. Insolange aher diese Linie keine Verbindung mit der Küste besitzt, kann selbstverständlich auf derselben nur ein localer Verkehr ins Leben treten, welcher sogar auf die Interessen der Landwirthschaft in der unmittelbaren Nähe von Damascus eher nachtheilig einwirken kann, da hiedurch der Preis der Bodenproducte dieses Bezirkes herabgedrückt wird, ohne dass eine Compensation durch den billigen Bezug anderer Güter von der Küste erfolgt. Seitens der einheimischen Interessenten wird eine Verbindung der Linie Damascus—Hauran mit Haifa gegenüber jener mit Beirut bevorzngt und bestehen auch schon seit längerer Zeit Bestrebungen behufs Realisirung einer Fortsetzung der Bahn nach Haifa, jedoch vorläufig ohne Aussicht auf Erfolg. — Im Juni wurde einem Consortium französischer Capitalisten Seitens der türkischen Regierung die Concession für eine circa 350 engl. Meilen lange normalspurige Bahnlinie von Damascus nach Biredjik am Euphrat ertheilt, mit dem Rechte, auch eine Zweiglinie nach Telek nächst Diarbekir herzustellen. Für die Bahn Damascns—Biredjik wurde Seitens der Regierung eine kilometrische Ertragsgarantie von 12.500 Frcs. gewährt. — Der Bau der Eisenbahnlinie Dedeagatsch-Salonichi ist Seitens der Banunternehmungs-Gesellschaft, ehemals Vitalis, in Angriff genommen worden. Der Weiterbau der Bahnlinie Salonichi—Monastir nach Westen zur Küste des Adriatischen Meeres ist vorläufig wieder aufgegeben worden, nachdem die näheren Studien ergeben hahen, dass die kilometrischen Baukosten gegenüber dem ursprünglichen Voranschlage von 113.000 Frcs. beträchtlich höher und etwa 250.000 Frcs. betragen würden. Die Herstellung der Bahn erscheint sohin davon abhängig, ob die bisher mit nur 14.500 Frcs. per Kilometer Seitens der Regierung bewilligte Garantie erhöht wird.

[„Railway News."]

Südamerika. (Bahnnotizen.) Unter den Staaten Südamerikas besitzt die argentinische Republik derzeit das grösste Bahnnetz. Die erste, von Buenos Ayres ins Innere des Landes führende, nur 10 km lange Bahn wurde im Jabre 1857 eröffnet; mit Ende des Jahres 1892 betrug bereits die Gesammtlänge der eröffneten argentinischen Bahnen 12.090 km, während weitere 527 km im Bau standen. Das in den Bahnen von Argentinien investirte Capital beträgt 397,684.000 Dollars, wovon 31,919.000 D. auf Staatshahnen, 18,233.000 D. auf Bahnen, welche von den Provincial-Verwaltungen erbaut wurden, 80,599.000 D. auf garantirte Linien und der Rest anf solche Bahnen entfällt, welche ohne eine Unterstützung Seitens des Staates oder der Provinzen zu Stande kamen. Brasilien besitzt ein Bahnnetz von 9800 km Länge, wovon 1886 km auf Staatsbahnen entfallen, 207 km sind im Bau. Für Staatslinien sind 110,501.000 D., für garantirte Bahnen 160,931.000 und für nicht garantirte Bahnen 34,133.000 D. verausgabt worden. Von den 2824 km Bahnen der Republik Chile entfallen 1106 km auf Staatsbahnen, welche 58,827.000 D. kosteten. Die Republik Uruguay besitzt 1602 km Bahnen, wovon 1335 km als mit $3^1/_2$ pCt. garantirte Bahnen zur Ausführung gelangten. Die meisten dieser Bahnen sind notbleidend, und wurden im Jahre 1892 allein Seitens des Staates 919.000 D. Garantiezuschüsse geleistet. Peru besitzt nur 1532 km Bahnen, worunter die theilweise noch im Bau stehende Andenhahn zählt. Die Staaten Bolivia und Paraguay sind noch kaum über die Anfänge des Eisenhahnwesens hinausgekommen. Im ersteren Staate ist blos eine Bahnlinie im Bau, welche vom Hafenplatze Autofagasta ins Innere des Landes führen soll; desgleichen sind bisher auch im Staate Paragnay nur kleine von den Häfen ausgehende Bahnlinien erbaut worden. — Das im Jahre 1889 auf der internationalen Conferenz zu Washington discutirte Project einer intercontinentalen Eisenbahn, welche die Staaten von Nordamerika mit jenen Südamerikas in eine geschlossene Bahnverbindung hringen soll, ist bis nun über das Stadium der vorbereitenden Erhebungen und Studien nicht hinausgekommen. — Ein kürzlich vom Ingenieur Castro über die Bahnen der einzelnen südamerikanischen Republiken herausgegebenes Werk enthält sowohl bezüglich der ausgeführten Bahnlinien als auch hinsichtlich der in grosser Zahl projectirten Linien, insbesondere auch über die vorgenannte intercontinentale Eisenhahn, nebst der topographiscben Beschreibung eine grosse Zahl von Daten. Dem Buche ist eine Eisenhahnkarte von Südamerika und eine Reihe von Plänen über ausgeführte Bahnen beigegeben.

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Canalbau-Project Donau—Save. (Verlängerung der Dauer der seinerzeit ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister zufolge Erlass vom 14. Juli, Z. 47.070, die seinerzeit dem Magnatenhaus-Mitgliede Koloman Mixich ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen von der Endstation Vukovár der Flügelbahn Borovó-Vukovár der Linie Dálja—Borovó—Bosna-Bród und der gleichnamigen Station der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ausgehenden nnd von dort aus die Donau mit der Save nächst der Endstation Samac der Flügelbahn Strizivojna-Vrpolje der Linie Dálja—Strizivojna-Vrpolje—Samac der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindenden Schiffahrtscanal (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1893) auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Schiffahrtsunternehmung der kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Temporäre Einstellung der Schiffahrten zwischen Belgrad und Orsova und Eröffnung der Fahrten zwischen Belgrad und Gradistje.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass in Folge des niedrigen Wasserstandes die Schiffahrten zwischen Belgrad und Orsova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 80) mit 23. Juli eingestellt wurden und die letzte Fahrt thalwärts von Belgrad nach Orsova am 23. und die letzte Fahrt bergwärts ebenfalls am 23. Juli stattfand. An Stelle dieser Fahrten werden die Fahrten zwischen Belgrad und Gradistje aufgenommen, und zwar nach der für den niedrigen Wasserstand giltigen Tabelle „III a" der publicirten Schiffabrtsordnung. Nachdem die Schiffe in Folge Einstellung der Orsovaer Fahrten die Schiffstationen Orsova und Milánovácz nicht mehr herühren, so wird der gesammte Personen- und Frachtenverkehr von und nach diesen Schiffstationen mit dem obbezeichneten Tage der Schiffabrt-Einstellung vorläufig eingestellt. Mit Eintritt eines günstigen Wasserstandes werden die Orsovaer Fahrten sofort wieder aufgenommen.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 30. Juli bis zum 5. August.)

Adriatischer Dienst.

31. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

1. August, um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

2. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Mazzarevich, nach Venedig.

3. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Curober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

4. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

31. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ceres", Capitän E. Mecozzi, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.

1. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän E. Radeglia, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.

3. „ um 1 Uhr Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän V. Cattarinich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

4. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Aurora", Capitän V. Gherzman, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. August, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela" Capitän ..... nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

5. August, Dampfer „Orion", Capitän L. Barichievich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate August 1894.) Im Monate August werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	August
Finme	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Arpád"	5
„	Triest, Bari, Palormo, Neapel, Livorno, Genua[2]), Marseille	„Murguerite"	6
„	Malta[1]), Syracus, Catanin, Messina, Bari, Triest	„Carola"	9
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Szápáry"	12
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genna[2]), Marseille	„Tisza"	13
„	Bari, Cntania, Mossina, Neapel, Gennu[2]), Nizza, Marseille	„Buda"	19
„	Triost, Bari, Palormo, Neapel, Livorno, Genua,[2]) Marseille	„Tibor"	20
„	Malta[1]), Syracus, Catunia, Messina, Bari, Triest	„Carola"	23
„	Bari, Batania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Adria"	26
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genua[2]) Marsoillo	„Jókai"	27
Fiume	Gibraltar[3]), London	„Rákóczy"	5–15
„	Liverpool	„Alsatian"	5–15
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano"	5–15
„	New-York	„Armenia" (Anchor Line)	5–15
„	Amsterdam, Antwerpen	„Petöfi"	10–20
„	Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	10–20
„	London	„Durnam"	15–25
Fiume, Triest	Tanger[3]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Szent István"	25
Fiume	Barcelona[5])	„Zrinyi"	25
„	Leith	„Széchenyi"	21–31
„	Algier[3]), Glasgow	„Andrássy"	21–31
„	London	„Sultana"	21–31
„	New-York	„Scotia" (Anchor Line)	21–31
„	Bordeaux	„Deák"	25.VIII–5/IX
„	Rouen	„Baross"	25/VIII–5/IX
Marseille, Genna, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Bnda"	4
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tibor"	7
Marsoille, Genua, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Adria"	11
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola"	13
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Jókai"	14
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Arpád"	18
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Marguerite"	21
Marseille, Genua, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Szápáry"	25
Maltn, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola"	27
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Tisza"	28
London, Swansla	Triest, Fiume	„Mátyás Király"	1 10
Rio de Janeiro, Sautos	„ „	„Nagy Lajos"	10–20
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard L.)	10–20
Hull, Newcastle o/T.	Triest, Fiume	„Palermo"	10–20
London	„ „	„Wm. Bailey"	15–25
Glasgow	„ „	„Szent László"	21–31
Rouen	„ „	„Matlekovits"	21–31
Rouen	„ „	„Kálman Király"	21–31
Antwerpen	„ „	„Báthori"	21–31
Bordeaux	„ „	„Zichy"	21–31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Stefánia"	21–31
Liverpool	Finme, Triest	„Atlas" (Cunard L.)	21–31
London	Triest, Fiume	„Winestead"	21–31

[1]) Directe Fahrkarten und Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffung in Malta nach Tunis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Susa und den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Directe Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffung in Genna nach Montevideo, Buenos-Ayres und Rosario.

[3]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Gibraltar oder Tanger angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[4]) Bedingungsweise Berührung.

[5]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien**, I., Zelinkagasse 2 — **Budapest**, Franz Josef-Platz 6.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Juli allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Mercantil-Capitän in S. Giovanni di Medua Nicolo Sbutega das Ritterkreuz des päpstlichen Pius-Ordens, der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd in Triest Johann Bojanovich den kaiserl. ottomanischen Medschidje-Orden IV. Classe, die kgl. italienische silberne Rettungs-Medaille und die kaiserl. ottomanische silberne Rettungs-Medaille, der Hafen- und Seesanitäts-Deputirte in Cattaro Nicolaus Tomicich den fürstl. montenegrinischen Danilo-Orden V. Classe annehmen und tragen dürfe.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Verkehrsstelle Neundorf i. V.

Am 1. August 1894 wird die Verkehrsstelle Neundorf i. V. mit den für die Station Plauen i. V. (unterer Bahnhof) bestehenden Frachtsätzen in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Wien, am 26. Juli 1894. [593]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

(Unter Aufhebung der Kundmachung vom Februar 1894.)

Mit 1. August 1894 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg die mit Schiffahrtsbeginn 1893 eingeführten Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. October 1891,
I. Nachtrag, „ „ 1. März 1892,
II. „ „ „ 1. Mai 1892,
III. „ „ „ 1. Juli 1892,
IV. „ „ „ 1. Februar 1893,
V. „ „ „ 15. März 1893,
VI. „ „ „ 10. März 1894.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 15. Juli 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. Mai 1893.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. November 1891,
Anhang, „ „ 1. Mai 1892.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. August 1892,
Anhang, „ „ 1. „ 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. November 1893.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab 1. August 1894 bis Schiffahrtsschluss 1894 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

Von den Frachtsätzen nachstehender Tarife	Für Aufgaben von: Stationen unterhalb Wien bis einschliesslich Komorn, Neu-Szöny	Stationen unterhalb Neu-Szöny bis einschliesslich Budapest	Stationen unterhalb Budapest bis einschliesslich Baja	Stationen unterhalb Baja bis einschliesslich Semlin, Belgrad, dann von Stationen der Drau, Save, Theiss und des Franzens- und Bega-Canals	Stationen unterhalb Semlin, Belgrad, bis einschliesslich Moldova, Golubac	Orsova und unterhalb gelegenen Donau-Stationen
	Markpfennig pro 100 Kilogramm					
Kartirungssätze nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg sub a, b, c	3	6	6	6	6	6
sub d	3	10	12	15	18	15
Für den Verkehr via Wien und via Passau:						
Ausnahmetarif Nr. I:						
Tarif-Abtheilung A, Tarif-Tabelle I	3	10	12	15	18	—
Tarif-Abtheilung A, „ II	3	6	6	6	10	—
„ B „ I u. II	—	—	—	—	—	15
Ausnahmetarif Nr. II:						
Tarif-Abtheilung A	—	—	—	—	—	15
„ B, Schnittfracht I	—	—	—	6	10	—
„ B, „ II	—	—	—	15	18	—
„ C, „ I	3	6	6	—	—	—
„ C, „ II	3	10	12	—	—	—
„ D	—	—	—	—	—	—
Ausnahmetarif Nr. III	3	6	6	6	10	15
Ausnahmetarif Nr. IV	3	6	6	6	10	15

Die Refactien und Frachtnachlässe werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende Jänner 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Juli 1894. [594]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ueberladegebühr in Linz-Umschlagplatz.

Bei den in Linz-Umschlagplatz zum Umschlag kommenden Transitgütern wird, abgesehen von der mit besonderer Kundmachung veröffentlichten Ueberfuhrgebühr für die Ueberladung vom Schiff auf die Eisenbahnwaggons oder umgekehrt, eine Gebühr von 2 kr. pro 100 kg ohne Rücksicht auf die Güterclasse als Abgabs-Nebengebühr eingehoben.

Wien, am 28. Juli 1894. [595]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kremsthalbahn-Gesellschaft.

Einführung des I. Nachtrages zu dem Tarife für den directen Personen- und Gepäckverkehr.

Ab 1. August 1894 gelangt der I. Nachtrag zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarife für den directen Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kremsthalbahn-Gesellschaft zur Ausgabe.

Derselbe enthält Fahrpreise für einfache Fahrten und Tour- und Retourfahrten, sowie directe Taxen für Gepäck und Hunde.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahnen und der Kremsthalbahn-Gesellschaft zum Preise von 10 kr. zu erhalten.

Wien, am 9. Juli 1894. [596]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Deutschland und Italien.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1894 an gelangt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und Italien über die Gotthard-Bahn zur Ausgabe, wodurch der bisherige einschlägige Tarif vom 1. November 1886 und die hiezu erschienenen Nachträge aufgehoben werden.

Wien, am 25. Juli 1894. [597]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages III zu Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen etc. auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Mit 15. August 1894 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. April 1893 giltigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf sämmtlichen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Berichtigungen des Haupttarifes, giltig vom 1. September 1894;
2. Aenderung der Bestimmungen über die Ausgabe und Benützung von Saison- und Abonnementskarten im Naheverkehre, giltig vom 1. Jänner 1895;
3. Ausnahmetarif Nr. 17 für Zeitkarten im Fernverkehre, giltig vom 1. Jänner 1895.

Dieser Nachtrag ist bei der Station Wien-Südbahnhof (Cassa V) und bei der gesellschaftlichen Betriebs-Direction in Budapest zum Preise von 20 kr. oder 40 Hellern erhältlich.

Wien, am 26. Juli 1894. [598]

Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Verbandstarif-Nachtrages IV.

Mit 10. August 1894 gelangt der Nachtrag IV zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband zur Einführung. Dieser Tarifnachtrag, welcher, insoweit durch Eliminirung von Frachtsätzen Tariferhöhungen eintreten, erst mit 1. October 1894 in Wirksamkeit tritt, enthält:

I. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen.
II. Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tarif-Theiles I.
III. Abänderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel,
IV. Abänderungen und Ergänzungen der Nomenclatur mehrerer Ausnahmetarife.
V. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX.
VI. Ergänzung des Ausnahmetarifes XII.
VII. Ergänzung des Ausnahmetarifes XVIII.
VIII. Einführung von neuen Frachtsätzen für verschiedene Artikel (Ausnahmetarif XXIV).
IX. Neue Ausnahmetarife für Retour-Emballagen und Baumwolle.
X. Eliminirung von Stationen und Frachtsätzen etc.
XI. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandsstationen und Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können um den Preis von 20 Kreuzern ö. W. pro Stück durch die betheiligten Bahnverwaltungen und im Wege der in den Tarif einbezogenen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien und Budapest, am 26. Juli 1894. [599]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch Namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Steyrthalbahn.

Frachtberechnung für Sendungen in Wagenladungen, welche über die k. k. Staatsbahnen mit nach Garsten lautenden Frachtbriefen einlangen, jedoch für Stationen der Steyrthalbahn bestimmt sind, und vice versa.

Für Sendungen von mindestens 6000 kg pro Frachtbrief, welche über die k. k. Staatsbahnen mit nach Garsten lautenden Frachtbriefen einlangen und nachträglich ab Garsten im Localverkehre mit neuen Frachtbriefen nach einer Station der Steyrthalbahn weiter expedirt werden und vice versa, wird die für die Locoabgabe, bezw. Locoaufgabe in Garsten normirte Manipulationsgebühr (Tarif Theil II, Seite 21, X) nicht eingehoben, und gelangt von, bezw. bis Garsten der Transit-Frachtsatz zur Anwendung. Eine Ablege- oder Auflade-gebühr wird bei der Neuaufgabe in Garsten nicht angerechnet, doch wird bei einer etwaigen Verzögerung der Wagen das tarifmässige Wagenstandgeld eingehoben.

Steyr, am 25. Juli 1894. [600]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Centimes Gold					
1380	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zink in Blöcken und Platten (Spiauter, Rohzink), Zinkblech (Walzzink), Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink)	Antonienhütte	Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Verbands-Gütertarife Theil II für den Norddeutschen Donau-Umschlags-Verkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof vorgesehenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Vom 1. August 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Norddeutscher Donau-Umschlage-Verkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof	Schnitt-Tafel I Ausnahmetarif Nr. 7 b: 178	Schnitt-Tafel I Ausnahmetarif Nr. 7 b: 158	20 Centimes Gold	Im Kartirungswege		
				Breslau Oberschles. Bhf.					202	182				
				Breslau Oderthorbhf.					205	185				
				Breslau Oderhafen					208	188				
				Gleiwitz					178	158				
				Karolinengrube O.S.E.					178	158				
				Karolinengrube R.O.U.E.					178	158				
				Kattowitz					176	156				
				Malapane					185	165				
				Morgenroth					178	158				
				Ohlau					195	175				
				Oswitz					216	196				
				Pöpelwitz (Umschlag)					213	193				
				Ratibor					157	137				
				Rosdzin					178	158				
				Ruda					180	160				
				Rudzinitz					172	152				
				Scharley					182	162				
				Schoppinitz O.S.E.					178	158				
				Schoppinitz R.O.U.E.					178	158				
				Schwientochlowitz					178	158				
				Zawadzki					190	170				
1381	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Gaya b) Butschowitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1894 bis Ende Juli 1895	Oesterreichischer Kohlenverkehr vom 1. April 1888	a) 34·5 kr. b) 36·3 kr.	a) 30·5 kr. b) 32·3 kr.	a) 4 kr. b) 4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Karwin	Gaya			Directer Tarif für den Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1888	kr. 36·9	kr. 32·9	kr. 4			Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der nebenstehenden Frachtbegünstigung nicht betheiligt
					Butschowitz				38·7	34·7	4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1382	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Wsetin Jablunka Rouschtka W.-Meseritsch Krasna Löschna-Lhotka Hustopetsch Rožnau Hrachowetz Zaschau	Weisskirchen Stadt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 21·6 18·8 16·8 14·0 11·9 10·3 8 3 17·1 13·5 14·3	kr. 15·8 14·1 12·7 10·6 9·5 8·8 7·3 14·1 11·1 11·7	kr. 5·8 4·7 4·1 3·4 2·4 1·5 1·0 3·0 2·4 2·6	Im Kartirungswege		
1383	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Dombrau	Zwardon	**Minimalquantum 5000 Tonnen.** Aufrechthaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein	Bis Ende 1894	Localtarif	21·2 kr.	12·0 kr.	9·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1895	
1384	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Classe C	Wildenschwert St.E.G.	Brünn St.E.G.	**500 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende Juli 1895	Localtarif	27·7 kr.	19·5 kr.	8·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende October 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1385	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungarischen Staatseisenbahnen	Gerste	Morva-Szt. János	Wien St.E.G. transit (mit der Bestimmung nach Süddeutschland und der Schweiz)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen der Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen und Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarife. Die Sendungen müssen nach schweizerischen oder süddeutschen Stationen mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer und Süddeutscher Eisenbahn-Verband	Verschieden	Verschieden	23 Contimes, resp. 18 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Aufgebers lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Die vorstehende Begünstigung findet auch auf solche Gerstesendungen Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen die Reexpedition zulässig ist, eingelagert und nach süddeutschen oder schweizerischen Stationen reexpedirt wurden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1386	Oesterr. Nordwestbahn		Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Ausweiche bei Lititz zwischen Senftenberg und Pottenstein	Pottenstein	Diese Sendungen müssen für den Verschönerungsverein Pottenstein frachtbriefmässig bestimmt sein. Das Auf- u. Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der jeweilig hiefür festgesetzten Frist besorgt werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. August 1883	3·1 kr.	2 (zwei) Gulden pro Wagen, excl. der tarifmässigen Nebengebühren		Im Kartirungswege		
1387	Südbahn-Gesellschaft		Schleifholz der Position H—20 Ziffer 8 des Tarifes, Theil I	Matrei Brenner Gossensass Sterzing	Wörgl	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei. Sendungen müssen für eine Cellulosefabrik bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 37 44 47 50	Heller 32 38 42 46	Heller 5 6 5 4	Im Kartirungswege		
1388	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefel, roh	Triest S.B. und Freihafen S.B. Fiume	Hruschau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	160 166 kr. ö. W. inclus. Mgb. und Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1389	Kremsthal-Bahn		Holzstoff	Klaus Steyrling	Nettingsdorf Linz transit	Minimal-Verfrachtungsquantum von 250 Waggons à 10 Tons pro Jahr in der Relation Klaus Steyrling—Nettingsdorf und vice versa	Vom 1. August 1894 bis Ende Juli 1895	C C	35·7 40·9	16 20	19·7 20·9	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Holzstoff-Säcke	Linz transit Nettingsdorf	Klaus Steyrling			Ausnahmetarif XVI	33 26	20 16	13 10			
1390			Baumaterialien aller Art u. Einrichtungs-Gegenstände	Linz				Verschieden	Verschieden	18				
1391	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schieferthon	Kladno und Rakonitz Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Niederlahnstein Station der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen (unter Ausschluss von Wagen mit einem Ladegewichte unter 10000 kg)	Bis auf Weiteres, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			Mark 1·62 1·57		Im Kartirungswege		
1392	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Mit Giltigkeit vom 10. August 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894, wird der Artikel „Chamottesteine“ in den Ausnahmetarif Nr. 45 des vom 1. October 1886 giltigen Tarifes für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien—Holland aufgenommen.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1393	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gaskohle	Zabrze Coaksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Luisegrube Ludwigsglück Orzescho	Gaswerk Erdberg	Bezahlung der Fracht nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Besteht kein directer Tarif		61·8 62·7 56·5 Kreuzer beim Course von 160/165 Mark = 100 fl. ö. W.		Im Kartirungswege		
1394	Böhmischen Westbahn		Mineralische Kohle	Staab	Holoubkau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localgütertarif. Ausnahmetarif Nr. 1	19 kr. ö. W.	15 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Ergänzung. Buschtěhrader Eisenbahn. Die im Verordnungs-Blatte vom 19. Juli 1894, Nr. 81 unter fortlaufender Nummer 1324 sub a und b angeführten Frachtsätze und Nachlässe verstehen sich in Kreuzern ö. W.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Bau-Ausschreibung.

Die **Ausführung der Vergrösserung der Locomotiv-Montirung bei der Werkstätte in der Station Knittelfeld** im approximativen Kostenbetrage von 50.000 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, sowie die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (k. k. Bahnerhaltungs-Inspectorat, III. Stock) in den Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Vergrösserung der Locomotiv-Montirung in Knittelfeld" längstens bis **14. August 1894, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Villach, im Juli 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 87. Wien, 2. August 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 16. Juli 1894, Z. 37.592, betreffend ungiltig gewordene Certificate an anspruchsberechtigte Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 16. Juli 1894.

Verzeichniss des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	Freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	Strafgericht. Verurtheilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
4364	Wegricht Franz	1	.	.	.	.	1
5029	Praidić Lovre	.	.	.	1	.	*a*
6145	Kesselgruber Carl	1	.	.	.	.	1
6212	Rakin Franz	1	.	.	.	.	1
7955	Frummel Georg	1	.	.	.	.	1
8043	Theisz Stefan	1	.	.	.	.	1
8085	Gradwohl Johann	1	.	.	.	.	1
8132	Fränkel Leopold Alexander	1	.	.	.	.	1
8248	Stanić Basilius	1	.	.	.	.	1
8386	Belcznai Koloman	1	.	.	.	.	1
8845	Brenčić Johann	1	.	.	.	.	1
9245	Schiessl Franz	1	.	.	.	.	1
9550	Hancsuljak Andreas	1	.	.	.	.	1
9799	Benesch Alois	1	.	.	.	.	1
9808	Gáál Ignaz Stefan	1	.	.	.	.	1
9952	Vilović Johann	1	.	.	.	.	1
9980	Spaczyński Kasimir	1	.	.	.	.	1
10054	Brill Ferdinand Eduard	1	.	.	.	.	1
10092	Koszak Stefan Constantin	1	.	.	.	.	1
10273	Gavra Nikolaus Moisa	1	.	.	.	.	1
10310	Papp Carl	1	.	.	.	.	1
10416	Hungendorf Anton Ferdinand	1	.	.	.	.	1
10472	Wasko Georg	1	.	.	.	.	1
10488	Wewera Josef	1	.	.	.	.	1
10753	Willomitzer Adolf	1	.	.	.	.	1
10782	Munić Ivon	1	.	.	.	.	1
10810	Rubin Aron	1	.	.	.	.	1
10899	Bruschwida Basil	1	.	.	.	.	1
10925	König Leopold	1	.	.	.	.	1
11080	Szigethy Johann	1	.	.	.	.	1
11095	Fleischmann Rudolf	.	.	.	1	.	1
11106	Bibring Carl	1	.	.	.	.	1
11109	Schaffrian Josef	1	.	.	.	.	1
11156	Handl Ludwig	1	.	.	.	.	1
11389	Sparhakel Arthur	1	.	.	.	.	1
11500	Oehm Anton	1	.	.	.	.	1
11604	Inzig Johann	1	.	.	.	.	1
11639	Krizsak Stefan	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
11683	Tesch Franz	1	.	.	.	.	1
11777	Katzer Anton	1	.	.	.	.	1
11831	Januschkowetz Wenzel	1	.	.	.	.	1
11854	Boschnig Pavel	1	.	.	.	.	1
11987	Durkalec Anton	1	.	.	.	.	*b*
11997	Opluštil Jakob	1	.	.	.	.	1
12005	Wolański Johann Ladislaus	1	.	.	.	.	1
12021	Nagy Arpad	1	.	.	.	.	1
12075	Triebe Josef	1	.	.	.	.	1
12106	Grohner Tobias	1	.	.	.	.	1
12148	Hronek Wenzel	1	.	.	.	.	1
12178	Horvath I Josef	1	.	.	.	.	1
12180	Knöttner Alexander Michael	1	.	.	.	.	1
12215	Schöls Ludwig	1	.	.	.	.	1
12232	Wachniak Simon	1	.	.	.	.	1
12261	Kozicki Nikolaus	1	.	.	.	.	1
12299	Kawecki Marian	1	.	.	.	.	1
12359	Schirger Geza	1	.	.	.	.	1
12396	Heene Gottfried	1	.	.	.	.	1
12458	Tantmann Stefan	1	.	.	.	.	1
12470	Kollienz Lukas	1	.	.	.	.	1
12480	Baraniecki Michael	1	.	.	.	.	1
12540	Žionustka Conrad	1	.	.	.	.	1
12590	Zhaniel Anton	1	.	.	.	.	1
12612	Frank Ritter v. Flottenschild Joh.	1	.	.	.	.	1
12677	Unterrichter Alfred, von	1	.	.	.	.	1
12678	Blicharski Anton	1	.	.	.	.	1
12701	Börzsei Andreas	1	.	.	.	.	1
12741	Zwettler Wendelin	1	.	.	.	.	1
12750	Schäffer Emil	1	.	.	.	.	1
12759	Graf Anton	1	.	.	.	.	1
12770	Frank Thomas	.	.	1	.	.	1
12774	Čuček Jakob	1	.	.	.	.	1
12777	Rieger Julius	1	.	.	.	.	1
12785	Ohnsorg Carl	1	.	.	.	.	1
12805	Krajewski Jan	1	.	.	.	.	1
12813	Schmall Johann Carl	1	.	.	.	.	1
12817	Kubal Ignaz	1	.	.	.	.	1
12841	Bleier Moriz	1	.	.	.	.	1
12847	Petry Heinrich	1	.	.	.	.	1
12849	Tureček Hubert	1	.	.	.	.	1
12903	Fakel Schaja	1	.	.	.	.	1
12909	Kropf Wilhelm	1	.	.	.	.	1
12914	Hahn Franz	1	.	.	.	.	1
13002	Menčik Josef	1	.	.	.	.	1
13040	Seifert Anton Ludwig	1	.	.	.	.	1
13064	Schilbach Josef	1	.	.	.	.	1
13089	Pęcak Adam	1	.	.	.	.	1
13092	Pilz Alexander Ferdinand	1	.	.	.	.	1
13114	Stauber Johann	1	.	.	.	.	1
13122	Lövy August	1	.	.	.	.	1
13141	Paraszczak Andreas	1	.	.	.	.	1
13149	Wende Franz	1	.	.	.	.	1
13165	Rosanelli Camillo	1	.	.	.	.	1
13175	Müller Andreas	1	.	.	.	.	1
13186	Novosel-Jantol Franjo	1	.	.	.	.	1
13197	Rachfał Roman	1	.	.	.	.	1
13210	Umiljenović Stefan	1	.	.	.	.	1
13245	Novotny Josef	1	.	.	.	.	1
13268	Fischer Johann	1	.	.	.	.	1
13283	Markiewicz Marian	1	.	.	.	.	1
13297	Šimenc Franz	1	.	.	.	.	1
13313	Kukla Josef	1	.	.	.	.	1
13318	Dem Abel Josef	1	.	.	.	.	1
13324	Blaha Anton	1	.	.	.	.	1
13325	Furigan Franz	.	.	.	1	.	1
13330	Sólyom Emerich	1	.	.	.	.	1
13332	Müller Bronislaus	1	.	.	.	.	1
13337	Fiala Maximilian Daniel	.	.	.	1	.	1
13367	Nedogg Friedrich	1	.	.	.	.	1
13368	Hrebik Josef	1	.	.	.	.	.
13379	Hermann Theodor	1	.	.	.	.	1
13389	Krauss Anton	1	.	.	.	.	1
13401	Tomažin Josef	1	.	.	.	.	1
13403	Nickerl Franz	1	.	.	.	.	1
13405	Mularczyk August	1	.	.	.	.	1
13420	Klein Anton	1	.	.	.	.	1
13438	Prügger Andreas	1	.	.	.	.	1
13444	Zenzinger Heinrich	1	.	.	.	.	1
13471	Szczerbicki Thaddäus	1	.	.	.	.	1
13477	Sieńczak Thomas	1	.	.	.	.	1
13481	Heinelt Alfred	1	.	.	.	.	1
13483	Schwartz Victor Emanuel	1	.	.	.	.	1
13492	Gorecki Jan	1	.	.	.	.	1
13497	Mack Alois	1	.	.	.	.	1
13503	Jakiel Peter	1	.	.	.	.	1
13508	Brejczuk Wladislaus	1	.	.	.	.	1
13519	Mazuga Johann	1	.	.	.	.	1
13531	Kučerovsky Johann	1	.	.	.	.	1
13534	Domas Rudolf	1	.	.	.	.	1
13555	Heuchert Johann	1	.	.	.	.	1
13576	Körner Josef	1	.	.	.	.	1
13582	Horin Michajlo	1	.	.	.	.	1
13586	Tarbei Ludwig	1	.	.	.	.	1
13598	Karlovčan Michael	1	.	.	.	.	1
13616	Leń Andreas	1	.	.	.	.	1
13626	Sodró Geza	1	.	.	.	.	1
13645	Haškovec Carl	1	.	.	.	.	*c*
13650	Tannenzapf Eisik	1	.	.	.	.	1
13665	Górka Franz	1	.	.	.	.	1
13686	Urich Rudolf	1	.	.	.	.	1
13688	Charyk Wasil	1	.	.	.	.	1
13689	Hensler Josef	1	.	.	.	.	1
13720	Kodrin Johann	1	.	.	.	.	1
13751	Hruby Anton	1	.	.	.	.	1
13757	Kiss Alexander	1	.	.	.	.	1
13772	Bauer Josef	1	.	.	.	.	1
13773	Grusel Johann	1	.	.	.	.	1
13788	Koll Josef	1	.	.	.	.	.
13803	Nowotny Rudolf	1	.	.	.	.	.
13804	Berger Friedrich Wilhelm	1	.	.	.	.	1
13829	Stolz Stanislaus	1	.	.	.	.	1
13830	Pohořalek Johann	1	.	.	.	.	1
13867	Schatral Franz	1	.	.	.	.	1
13905	Chius Vincenz	1	.	.	.	.	1

a Praidić Lovre ist als Militär-Abschieder vor einigen Jahren in Carlstadt gestorben. Dessen Certificat konnte nicht eruirt werden.

b Durkalec Anton wurde im Monate März l. J. zum Schuldiener bei der Lehrkanzel für Elektrotechnik an der k. k. technischen Hochschule ernannt.

c Haškovec Carl wurde im Monate Juni l. J. zum Zollamtsdiener beim k. k. Hauptzollamte in Eger ernannt.

Die Certificate der unter *b* und *c* angeführten Unterofficiere sind noch ausständig.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 31. Juli 1894, Z. 41.305, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Note vom 6. d. M. hat das k. k. Handelsministerium dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung zugehen lassen, dass die neu eröffneten österr. Eisenbahnstrecken, und zwar:

die Linie Grosslupp-Rudolfswerth-Strascha der Unterkrainer Bahnen, und

die Localbahn Monfalcone (Ronchi)-Cervignano (Friaulerbahn),

dem internationalen Eisenbahn-Transportdienste unterstellt sind, mit dem Beifügen, dass, da diese Eisenbahnstrecken im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehen, eine Aenderung in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken nicht erforderlich sei.

Das Centralamt hat von dieser Mittheilung, gemäss Art. 57 [1] und 58 des internationalen Uebereinkommens, den übrigen betheiligten Staaten Kenntniss gegeben. Der wirkliche Eintritt der beiden neuen Eisenbahnstrecken in den internationalen Transportdienst erfolgt unter den angegebenen Verhältnissen ohne weiteren Verzug.

Wien, am 31. Juli 1894.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Schleppbahnen, welche einen Bestandtheil der Betriebsanlagen der Hauptlinie einer Eisenbahn bilden und mit der letzteren ein einheitliches Ganzes darstellen, geniessen die rücksichtlich der Hauptlinie Seitens des Staates eingeräumten finanziellen Begünstigungen ebenfalls.

Von der auf Grund der Ah. Concessions-Urkunde vom 27. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 117, deren Bestimmungen in Folge Ah. Entschliessung vom 12., Kundmachung des Handelsministeriums vom 16. December 1884, R.-G.-Bl. 194, theilweise Aenderungen erfahren haben, erbauten Localbahn von Mähr.-Weisskirchen nach Wsetin zweigen folgende Geleise ab: 1. das Geleise von der Station Jablunka in die Reich'sche Glasraffinerie; 2. das Geleise von der Strecke Jablunka—Wsetin in die Kohn'sche Möbelfabrik bei Wsetin; 3. das Geleise von der Station Wsetin in die nächst derselben gelegene Reich'sche Glashütte; 4. das Geleise von derselben Station in die herrschaftlichen Holzgärten.

Die Finanzbehörde belegte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Betrieb dieser vier Schleppbahnen mit der Erwerbsteuer nach der IV. Hauptbeschäftigungs-Abtheilung lit. c.

Ueber Beschwerde der genannten Eisenbahn-Gesellschaft hob der Verwaltungs-Gerichtshof die angefochtene Entscheidung der niederösterr. Finanz-Landes-Direction nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, auf, von folgenden Erwägungen ausgehend:

Der § 2 der Concessions-Urkunde vom 27. Juli 1882 gewährt für die „den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn“ unter lit. d die Begünstigung der Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer auf die Dauer von 30 Jahren, vom 27. Juli 1882 an gerechnet. — Den Gegenstand der gedachten Concessions-Urkunde bildete die Localbahn Pohl-Wsetin; allein dieser Gegenstand ist durch die oberwähnte Ah. Entschliessung derart abgeändert worden, dass an Stelle der Eisenbahnlinie Pohl—Wsetin die Eisenbahnlinie Weisskirchen über Wallachisch-Meseritsch nach Wsetin mit der Abzweigung von Krasna nach Roznau getreten ist, daher die obgedachte Steuerbefreiung nunmehr für diese Bahnlinie zu gelten hat.

Da gesetzliche Ausnahmen und Begünstigungen stets strenge auszulegen sind, folglich ohne ausdrückliche Willenserklärung im Gesetze, resp. in der Concessions-Urkunde, eine der Eisenbahn mit genauer Bezeichnung ihrer Richtung gewährte zeitliche Befreiung von der Erwerbsteuer nicht auch den in diese Eisenbahn einmündenden Flügel- oder Schleppbahnen eingeräumt werden kann, so kommt es darauf an, zu untersuchen, ob die in Rede stehenden vier Geleise als Flügel- oder Schleppbahnen zu betrachten oder ob sie sich nur als Nebengeleise der Localbahn Weisskirchen—Wsetin darstellen, da sie nur in dem letzteren Falle zu der „Linie“ gehören, welche den in der Concessions-Urkunde vom 27. Juli 1882 bezeichneten, resp. mit der Ah. Entschliessung vom 12. December abgeänderten Gegenstand der Concessions-Urkunde gebildet hat, und auf welche sich daher auch die in der Concessions-Urkunde ertheilte Steuerfreiheit bezieht.

Aus den Administrativacten geht hervor, dass die fraglichen Geleise auf dem Territorium der Localbahn liegen, dass sie nur die Verbindung zu den Anschlussgeleisen der betreffenden Etablissements herstellen, auch nur von ganz unbedeutender Länge, folglich lediglich als Verbindung zwischen der Ladestelle und der currenten Bahn zum Zwecke der leichteren Befrachtung der letzteren zu betrachten seien, dass der Betrieb dieser vier sogenannten Schleppbahnen mit den Eisenbahnbetriebsmitteln und dem Personale der Localbahn bewerkstelligt und eine separate Betriebsrechnung nicht geführt wird, endlich dass für die Schleppbahnen keine Concession, sondern lediglich Bau- und Benützungsconsense ertheilt worden seien.

Es ist nun ganz selbstverständlich, dass unter der in den Concessions-Urkunden regelmässig concessionirten „Linie“ nicht blos ein gerades Geleise zwischen dem Anfangs- und dem Endpunkte der Linie gemeint sein kann, sondern auch die an einzelnen Stationen oder auch ausserhalb derselben zu Bahnbetriebszwecken abzweigenden Geleise, und dass solche Nebengeleise insbesondere dort nicht von der concessionirten Linie unterschieden werden können, wo sie auf dem Grund und Boden der Bahn selbst ausgeführt sind.

Aus der gegebenen Sachlage ergibt sich sohin als zweifellos, dass diese Schleppgeleise nur zum Zwecke des Betriebes der Localbahn und in Ausübung desselben angelegt wurden, dass sie mithin einen Bestandtheil der Betriebsanlagen derselben bilden, mit ihr ein einheitliches Ganzes darstellen und sonach zweifellos mit dem concessionirten Gegenstande wesentlich, integrirend und unlösbar zusammenhängen, daher auch unter der im § 2, lit. d, der Concessions-Urkunde vom 27. Juli 1882 ertheilten Begünstigung der Steuerfreiheit inbegriffen sein müssen.

[Erkenntniss vom 25. April 1894, Z. 1473; cf. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 444.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien — Salzburg: Wasserleitung in Linz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Herstellung einer Druckwasserleitung vom Donauumschlagplatze zum Staatsbahnhofe in Linz für den 9. August anberaumt. [G.-I.-Z. 13.126.]

— (Projectirte Linie Halicz — Ostrów — Tarnopol: Feuersichere Herstellungen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für den Bau der Theilstrecke von km 29·5 bis km 102·1, d. i. von Podwysokie bis Ostrów, der projectirten Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów—Tarnopol für den 13. August, Mittags 12 Uhr, in Podwysokie anberaumt. Leiter der Commission ist der k. k. Hofrath Johann Hild. [G.-I.-Z. 13.195.]

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). (Schleppbahn zur Dampfsäge nächst dem Bahnhofe Lemberg.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 30. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project eines vom Bahnhofe Lemberg-Kleparów abzweigenden und zur Dampfsäge des Moriz Rappaport führenden Schleppgeleises der Bauconsens ertheilt. [15. Juli, Z. 38.323.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Locomotivremise mit Wohnungsanbau in Eger.) In der Station Eger wird eine Locomotivremise mit einem Wohnungsanbau hergestellt. [16. Juli, Z. 38.002.]

— (Linie Komotau—Weipert: Kohlenschuppen in Sonnenberg.) In der Station Sonnenberg wird für Zwecke des Magazinaufsehers Franz Schindler ein Kohlenschuppen hergestellt. [16. Juli, Z. 37.735.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien — Tetschen: Brückenwaage in Liboch.) In der Station Liboch wird für Zwecke der Zuckerfabrik Wegstädtl eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [17. Juli, Z. 38.487.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt — Reichenberg — Seidenberg: Tunneleinwölbungen.) Das Project für die nothwendigen Einwölbungen von Theilstrecken der Tunnels bei Sichrow, Sedlowitz und Hemmerich in km 131·1/8, 133·2/4 und 175·4/9 der Linie Pardubitz—Seidenberg wurde zur Ausführung genehmigt. [11. Juli, Z. 25.517.]

— (Linie Deutschbrod—Pardubitz—Liebau: Geleiseverlängerung in Černožitz.) In der Station Černožitz wird das Ausweichgeleise der Schleppbahn zur Fabrik der Firma Čerych & Comp. um 250 m verlängert. [17. Juli, Z. 29.885.]

Ybbsthalbahn. (Strecke Waidhofen a. Y.—Gross-Hollenstein: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Strecke Waidhofen a. Y.—Gross-Hollenstein der Ybbsthalbahn für den 2. August, Vormittags 8 Uhr, anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 12.842.]

Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Wagenschuppen in Berg Isel und Locomotiv- und Wagenremise mit Wohnungsaufbau in Hall.) In der Station Berg Isel wird ein Schuppen und in der Station Hall i. T. eine Locomotiv- und Wagenremise mit einem Wohnungsaufbau hergestellt. [16. Juli, Z. 37.734.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnen ertheilt:

1. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 32.319, dem Reichstagsabgeordneten Josef Telegdy und dem Ingenieur und Bauunternehmer Stefan Popper für eine von der Station Mezö-Telegd der Hauptlinie Budapest—Brassó (Kronstadt)—Predeal ausgehende, über Puszta-Ujlak, Czigányfalva, Kövesd, Bogdan-Szovárhegy, Tataros, Kis-Tótfalu, Kövesegyháza und die Gemarkung der Gemeinde Sástelek bis Felsö-Dezna (Comitat Bihar) führende, mit Dampfkraft zu betreibende schmalspurige, eventuell normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 36.001, dem Vicegespan des Hunyáder Comitates, Arthur Hollaky, dem Advocaten Dr. Carl Balassa und dem Civilingenieur Isidor Környei für eine von der Endstation Lupeny der Linie Piski—Petrosény—Livazény—Lupeny der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Kimpolung in der Station Porta-Orientalis mit der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 38.911, dem Reichtagsabgeordneten Stefan Nagy
   a) für eine von der Station Darány der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Barcs—Pécs (Fünfkirchen)—Üszög der Barcs-Fünfkirchner Eisenbahn abzweigende und diese entweder über Szöröny und Teklafalu oder über Potonyi, Lakósa und die Gemarkung der Gemeinde Sellye in deren zukünftiger Station Sellye mit der projectirten Localbahn Szt. Lörincz—Našić—Slatina (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129 ex 1893 und Nr. 81 ex 1894) und weiterhin über Oszró, Kis-Csány, Nagy-Csány, Vaiszló, Hidveg, Piski, Csepely, Szerdahely, Harkány, Siklós, Beremend und die Gemarkung der Gemeinde Szt. István in der Station Baranyavár-Monostor (zwischen Eszék und Villány) mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn;
   b) eine von der zukünftigen Station Harkány abzweigende, über Dráva-Szabolcs bis zur Drau nächst Drávapart führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn der Linie a),

   auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 36.959, der Debreczen—Derecske—Nagy-Léta-Localbahn-Actiengesellschaft (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 112 und 123 ex 1893)
   a) für die nach erfolgtem Ausbau der concessionirten Linie Debreczen—Nagy-Léta vorzunehmende Fortsetzung derselben von deren zukünftigen Endstation Nagy-Léta zum Anschlusse an die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Nagyvárad (Grosswardein) — Székelyhid — Ér-Mihályfalva (Biharer Localbahn) in deren Station Székelyhid und dortselbst auch an die Linie Székelyhid—Margita des Staatsbetriebes;
   b) für eine von der zukünftigen Station Derecske der Linie a) aus abzweigende, bis Eszlár (Comitat Bihar) führende Flügelbahn;
   c) für eine von der zukünftigen Endstation Eszlar der Linie b) abzweigende und diese über Pocsaj oder die Gemarkung der Gemeinde Kis-Marja und weiterhin über Nyüved in der Station Pap-Tamási mit der Linie Nagyvárad—Székelyhid—Pap-Tamási—Ér-Mihályfalva verbindende

   und so wie die Linien a) und b) als normalspurige Localbahn zu erbauende Linie, auf die Dauer einer Jahres.
6. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 39.898, dem Dr. Victor Hagara und Consorten für eine von der Station Tisza-Ujlak der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Tisza-Keresztur, Salánk, Alsó-Karaszló, Polyánka, Ilosva und die Gemarkung der Gemeinde Tökés bis Hátmeg (Comitat Marmaros) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monate Mai.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate Mai auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.718·35 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1136 Schnellzüge, 2761 Personenzüge und 288 zur Personen-, sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4185. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden

geleistet: 16,091.070 Zug- und 326,065.744 Achskilometer gegen 14,902.639 Zug- und 282,707.557 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,653.218 Zug- und 313,223.125 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1579 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 2606 Verspätungen zur Last fallen, gegen 461 im Vormonate und 2589 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 162 und auf eine Million Achskilometer 8, mithin auf eine Million Zugkilometer 3 = 2% weniger als im Monate Mai des Vorjahres, und 131 = 423% mehr als im Vormonat, und auf 1 Million Achskilometer ebenso viele wie im Monate Mai des Vorjahres und 6 = 300% mehr als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 1819 Anschlüsse versäumt (gegen 2009 in demselben Monate des Vorjahres und 416 im Vormonate). Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf eine Million Zugkilometer und der auf eine Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. — Danach nehmen die Main-Neckar-Bahn, die Sächsischen Staatsbahnen und die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Main-Neckar-Bahn, die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. und diejenigen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Cöln an die ungünstigsten Stellen.

Schweiz. (Sonntagsruhe im Eisenbahnverkehr.) Das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Jänner 1894 ist durch einen am 15. Mai d. J. erschienenen Nachtrag in den §§ 55, Abs. 2 und 3, und 74, Abs. 8, mit Genehmigung des schweizerischen Bundesrathes in nachstehender Weise abgeändert worden: § 55, Abs. 2: An Samstagen und an Vorabenden vor allgemeinen Feiertagen dauert die Empfangnahme von Eil- und Frachtgütern während der Sommer- und Winterzeit bis Abends 5 Uhr. Soweit ein Bedürfniss vorhanden ist, kann die Annahmezeit für Eilgüter weiter erstreckt werden. Eine solche Verlängerung ist durch Anschlag an den Stationen bekannt zu machen. — § 55, Abs. 3: Die Uebernahme von Gütern ist an Sonn- und allgemeinen Feiertagen nicht gestattet; ausgenommen sind Güter, die ihrer Natur nach dem raschen Verderben unterworfen sind, bei eilgutmässiger Beförderung. Solche Güter können an Sonn- und allgemeinen Feiertagen zu den von den Bahnverwaltungen durch Anschlag speciell bekannt gemachten Stunden aufgegeben werden. Die Bahnverwaltungen sind zur Abholung der betreffenden Sendungen mit ihren Rollfuhren nicht verpflichtet. Als allgemeine Feiertage gelten: Neujahrstag, Charfreitag, Himmelfahrtstag und Weihnachtstag. Der cantonalen Gesetzgebung steht frei, weitere Feiertage zu bestimmen, an denen die Uebernahme von Gütern wie an Sonntagen untersagt sein soll. Diese Feiertage dürfen jedoch die Zahl von acht im Jahre, inbegriffen die vorstehend besonders genannten vier allgemeinen Feiertage, nicht überschreiten. — § 74, Abs. 8: An Sonn- und Feiertagen (§ 55, Abs. 3) sind die Bahnverwaltungen nicht verpflichtet, Güter zu avisiren; auch dürfen sie solche an denselben nicht abliefern. Diese Tage kommen daher bei Berechnung der Avisirungs- und Ablieferungsfristen nicht in Anrechnung. Ausnahmsweise sind Güter, die ihrer Natur nach dem raschen Verderben ausgesetzt sind, bei eilgutmässiger Beförderung an Sonn- und allgemeinen Feiertagen zu den von den Bahnverwaltungen durch Anschlag speciell bekannt gemachten Stunden abzuliefern, resp. können in denselben von den Empfängern abgeholt werden. Die Avisirung dieser Sendungen hat an diesen Tagen nur zu erfolgen, soweit die Güter vor Mittag 12 Uhr auf der Bestimmungsstation eintreffen. Eine Verpflichtung der Eisenbahnen zur Zufuhr solcher Sendungen an Sonn- und allgemeinen Feiertagen besteht nicht.

Italien. (Beschleunigte Beförderung der dem schnellen Verderben unterworfenen Güter.) Auch in Italien wird, nach einer Mittheilung in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" (Nr. 5), die Einrichtung beschleunigter Züge in Erwägung gezogen, welche die Beförderung leicht verderblicher Güter auf grosse Entfernungen, speciell von Lebensmitteln zum Export, erleichtern sollen. Die italienische Regierung hat den Betriebsgesellschaften der Hauptbahnnetze diese Einrichtung dringend empfohlen, damit, ähnlich wie dies zwischen den österreichisch-ungarischen, den preussischen, bayerischen, sächsischen, holländischen und belgischen — unter Zustimmung der schweizerischen und französischen — Bahnen vereinbart ist (vergl. Verordnungs-Blatt 1893, Nr. 141, Seite 2284), beschleunigte Züge ausschliesslich für die Beförderung von Lebensmitteln ins Ausland eingerichtet werden, um die Producte des italienischen Bodens in gutem Zustande auf die Märkte Oesterreich-Ungarns, Deutschlands, Frankreichs, der Schweiz etc. zu bringen. Italien, welches in fast allen Theilen des Landes mit diesen Producten gesegnet ist und das bis jetzt schon Wildpret, Gemüse, frische Früchte, Hühner, Eier etc. auf die entferntesten europäischen Märkte ausführt, wird sicherlich erhebliche Vortheile von der projectirten Massregel haben, durch welche es seine Producte noch mehr zur Geltung und den Absatz und Consum davon weiter ausdehnen kann. Von der Ausführung des Projectes ist auch eine neue Steigerung des internationalen Verkehres zu erwarten.

Schiffahrt.

K. k. Schiffahrtsbetrieb am Bodensee. (Ergebnisse im Jahre 1893.) Der Verwaltungsbericht der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für das Geschäftsjahr enthält auch die Nachweisungen über die Leistungen und Ergebnisse des Staats-Schiffahrtsbetriebes am Bodensee im Berichtsjahre. Nach denselben wurden 126.356 Personen, gegen 126.608 im Vorjahre, und 140.640 t Güter, gegen 118.333 t im Vorjahre, befördert. (In der Personenfrequenz sind die auf eigenen und auf fremden Schiffen ausgegebenen und auf den Schiffen der k. k. österr Bodensee-Dampfschiffahrt benützten Fahrkarten, ferner die mit directen Karten, combinirtem Bahn- und Schiffsverkehr, sowie die mit Rundreiseheften auf den hierseitigen Schiffen beförderten Personen enthalten.) Die Gesammteinnahmen des Bodensee-Schiffahrtsbetriebes betrugen im Jahre 1893 178.181 fl. gegen 154.745 fl. in 1892; die Gesammtkosten des Schiffahrtsbetriebes beliefen sich im Jahre 1893 auf 159.409·73 fl. gegen 149.171·17 fl. in 1892. Der Schiffpark für den Bodensee besteht dermalen aus sieben Dampfbooten, dem Salonschiffe „Kaiser Franz Josef I." mit einer Maximaltragfähigkeit von 298·4 t und einem Fassungsraume für 430 Personen, den Salonschiffen „Kaiserin Elisabeth" und „Kaiserin Maria Theresia" mit einer Maximaltragfähigkeit von je 292·2 t und einem Fassungsraume für je 440 Personen, den Personen- und Remorqueurschiffen „Habsburg" und „Austria" und den Propellern „Bregenz" und „Karoline", dann aus vier Trajectkähnen für je acht beladene Waggons mit einer Gesammttragfähigkeit von 1448·8 t, aus den Ruderbooten für den Hafendienst (1 Jolle, 1 Gigg, 1 Arbeitsboot, 1 Kohlenplätte) und einem Lifeboot. Die Dampfer legten im Berichtsjahre insgesammt 87.144 Fahr- und 46.612 Schleppkilometer zurück, gegen 84.980 Fahr- und 41.564 Schleppkilometer im Vorjahre. — Die Trajectwagen-Frequenz im Hafen von Bregenz gestaltete sich 1893 wie folgt: Abgegangen sind 13.067, angekommen 12.999, beladen 14.963, leer 11.103, somit zusammen 26.066; dagegen im Jahre 1892: abgegangen 11.291, angekommen 11.466, beladen 12.907, leer 9850, zusammen 22.757. — Die Trajectwagen-Frequenz zwischen Bregenz und den einzelnen anderen Bodenseehäfen war 1893 folgende: von Bregenz nach Romanshorn 7369 Wagen, darunter 7065 beladene und 304 leere, von Romanshorn nach Bregenz 7299 Wagen, darunter 1005 beladene, 6294 leere, zusammen 14.668 Wagen; von Bregenz nach Constanz 4042 Wagen, darunter 2528 beladene, 1514 leere, von Constanz nach Bregenz 4053 Wagen, darunter 2505 beladene, 1548 leere, zusammen 8095 Wagen; von Bregenz nach Friedrichshafen 1656 Wagen, darunter 1415 beladene, 241 leere, von Friedrichshafen nach Bregenz 1647 Wagen, darunter 445 beladene, 1202 leere, zusammen 3303 Wagen.

Frankfurt am Main. (Schiffsverkehr 1893.) Laut des Jahresberichtes der Handelskammer zu Frankfurt am Main für 1893 sind im Berichtsjahre dortselbst zu Berg angekommen: 2519 Schiffe mit 534.683·40 t Ladung, gegen 2336 Schiffe mit 506.103·44 t Ladung im Vorjahre, und zwar: 786 Schlepper, 98 Kettendampfer, 92 Frachtdampfer und 1543 Segelschiffe. Unter diesen Schiffen waren 2266 deutscher, 251 niederländischer und 2 belgischer Nationalität. Zu Thal sind angelangt: 3033 Schiffe mit 86.656·19 t Ladung, gegen 3260 Schiffe mit 100.508·42 t Ladung im Vorjahre, darunter 145 Kettendampfer und 2888 Segelschiffe. Der Nationalität nach waren sämmtliche deutsche. Abgegangen sind dagegen zu Berg: 3212 Schiffe mit 1395·62 t Ladung, gegen 3344 Schiffe mit 2019·69 t Ladung im Vorjahre, und zwar 145 Ketten-

dampfer und 3067 Segelschiffe. Der Flagge nach waren 3194 deutscher und 18 niederländischer Nationalität; zu Thal fuhren: 2309 Schiffe mit 96.769·95 t Ladung, gegen 2220 Schiffe mit 100.486·13 t Ladung im Vorjahre, und zwar 786 Schlepper, 98 Kettendampfer, 92 Frachtdampfer und 1333 Segelschiffe. 2077 von den ausgelaufenen Schiffen waren deutscher, 232 niederländischer Nationalität. — Den Güterverkehr zu Schiff betreffend, wurden nach Frankfurt a/M. zu Berg verschifft, hauptsächlich: 3838 t Düngemittel aller Art, 3387 t Roh- und Bruclieisen, 7309 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 12.884 t verarbeitetes Eisen aller Art, 229 t Cement, Trass, Kalk, 512 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 28.488 t Weizen und Spelz, 1567 t Roggen, 7594 t Hafer, 2697 t Gerste, 29.248 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 1466 t Oelsaat, 617 t Glas und Glaswaaren, 1046 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 9436 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 253 t weiche Schnittwaare, 374 t Holzwaaren und Möbel, 721 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 461 t Branntwein, 2082 t Wein, 1404 t Fische, auch Heringe, 2537 t Mehl und Mühlenfabrikate, 619 t Reis, 2397 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 1795 t Zucker, Melasse, Syrup, 282 t Rohtabak, 9163 t fette Oele und Fette, 2163 t Petroleum und andere Mineralöle, 5840 t Steine und Steinwaaren, 335.976 t Steinkohlen, 726 t Torf, 2168 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 44.986 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 800 t Thonwaaren, Steingut, Porcellan. Zu Thal: hauptsächlichst 110 t Roheisen und Brucheisen, 1068 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 518 t Cement, Trass, Kalk, 3223 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 480 t Weizen und Spelz, 1909 t Hafer, 185 t Gerste, 216 t frisches und getrocknetes Obst, 6709 t harte Schnittwaare, 1880 t harte Brennholzscheite, 1770 t weiche Schnittwaare, 7161 t weiche Brennholzscheite, 805 t Bier, 60.003 t Steine und Steinwaaren. Abgegangen sind dagegen von Frankfurt a/M.: Im Bergverkehre, insbesonders 198 t Roh- und Brucheisen, 310 t verarbeitetes Eisen aller Art, 337 t Getreide und Hülsenfrüchte, 184 t Steinkohlen; im Thalverkehre: 1136 t Düngemittel aller Art, 178 t rohe Baumwolle, 268 t Salpetersäure, Salzsäure und Schwefelsäure, 492 t Roh- und Brucheisen, 185 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 1043 t verarbeitetes Eisen aller Art, 6358 t Cement, Trass, Kalk, 5146 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 26.107 t Eisenerz, 193 t Weizen und Spelz, 8877 t Gerste, 469 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 148 t Gemüse und Pflanzen, 2869 t Glas und Glaswaaren, 1696 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 14.933 t harte Schnittwaare, 5482 t harte Brennholzscheite, 922 t Holzwaaren und Möbel, 597 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 971 t Bier, 1249 t Wein, 983 t Mehl und Mühlenfabrikate, 257 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 952 t Zucker, Melasse und Syrup, 725 t fette Oele und Fette, 258 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 8642 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren.

— (Flossverkehr 1893.) Zu Frankfurt a/M. sind im Jahre 1893 zu Thal durchgegangen: 1211 Flösse (gegen 1385 in 1892) mit 164.672·95 t Flossbestand (gegen 193.871·75 t in 1892), darunter 48.675·75 t harte Holzstämme, 115.693·20 t weiche Holzstämme, 304 t weiche Schnittwaare. Zu Thal angekommen sind: 227 Flösse (gegen 267 Flösse in 1892) mit einem Flossbestande von 24.532 t (gegen 29.903 t in 1892), und zwar: 55 t harte Holzstämme, 633 t harte Schnittwaare, 21.469 t weiche Holzstämme, 2375 t weiche Schnittwaare.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Frachtreclamation in Folge Fehlexpedition einer Sendung.) Eine Kohlensendung aus Belgien war an den Empfänger „à Wetzekoue, gare Kempten" adressirt und wurde nach Kempten in Bayern gesendet, während sie nach Kempten N.O.B., Schweiz, hätte gelangen sollen. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern wurde ersucht, für die Rückerstattung der aus dieser Fehlexpedition entstandenen Mehrkosten einzutreten, hat jedoch dieses Begehren abgelehnt, da die Mitwirkung bei Frachtreclamationen und überhaupt bei Anständen zwischen Privaten und Eisenbahnen nicht zu seinen Befugnissen und Obliegenheiten gehört und solche Anstände nur vom competenten Richter beurtheilt werden können. Dagegen glaubte das genannte Centralamt den Reclamanten darauf aufmerksam machen zu sollen, dass der Absender unterlassen hatte, die im Frachtbriefe vorgesehene Colonne „Empfangsbahn" auszufüllen, was ihm laut § 2, Abs. 4, der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr obgelegen hätte und die Fehlexpedition voraussichtlich ausgeschlossen haben würde.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 6.]

— (Vorschriften im Frachtbriefe.) Eine Verwaltung hat dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass sie die Vorschrift des Absenders im Frachtbriefe „Franco Fracht und Zoll" als eine jener am Schlusse des letzten Absatzes von Art. 10 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorbehaltenen Festsetzungen betrachte, welche den Empfänger von dem Rechte der Besorgung der zollamtlichen Behandlung ausschliesse. Das Centralamt erklärte sich damit einverstanden, dass jene Vorschrift als ein Auftrag des Absenders an die Eisenbahn zu betrachten sei, bei dessen Erfüllung der Empfänger nicht mitzuwirken habe.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 6.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 7·71 km lange Strecke Swinemünde—Heringsdorf der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welche am 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, und die 29·14 km lange Strecke Mohrungen—Wormditt der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, welche am 1. August eröffnet werden soll, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Verzeichniss Nr. 22 (grossherzogl. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. Durch dasselbe werden die Verzeichnisse Nr. 6a (Deutsch-Nordischer Lloyd), ausgegeben im September 1891, Nr. 22 (grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn), ausgegeben im Mai 1892, Nr. 23 (Mecklenburgische Südbahn), ausgegeben im Juli 1892, nebst den zu denselben erschienenen Nachträgen aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 112 (Kremsthal-Bahn), ferner sind herausgegeben der Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen) und zum Kilometerzeiger Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg), der III. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 78 (k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft), der Nachtrag V zu dem Kilometerzeiger Nr. 3 (grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen), der Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 54 (kgl. Württembergische Staatseisenbahnen) und der Nachtrag VII zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Der im März 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 112 ist aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXXXVI. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 21. Juli herausgegebene LXXXVI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 603: Verordnung des französischen Ackerbauministeriums vom 16. Juni 1894, betreffend die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus der Schweiz nach und durch Frankreich über das im Departement Doubs gelegene Zollamt Villerst-Route.

— (Inhalt des LXXXVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 26. Juli herausgegebene LXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 604: Erlass der k. k. Statthalterei für Niederösterreich an den Wiener Magistrat vom 23. Juli 1894, Z. 39.556, betreffend die Wiedergestattung der Ausladung von Nutzvieh in der Station Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat den mit dem Titel und Charakter eines Oberrechnungsrathes bekleideten Rechnungsrath Josef Jarosch, den Rechnungsrath Gustav Resch, den mit dem Titel eines kaiserlichen Rathes ausgezeichneten Rechnungsrath Wilhelm Trudak, ferner die Rechnungsräthe Ludwig Rothansl, Josef Meixner, Emil Bartuscka und Anton Schnitzer zu Oberrechnungsräthen im Personalstande der dem Handelsministerium unterstehenden Rechnungs- und Fachrechnungs-Departements ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Güter-Umschlagstelle „Linz Umschlagplatz“.

Die nächst der Station Linz der Linie Wien-Salzburg neu errichtete Umschlagstelle „Linz Umschlagplatz“ wird am 1. August 1894 für den Umschlag von transitirenden Frachtgütern dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Wien, am 28. Juli 1894. [601]

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Berichtigung des Anhanges zu Theil III, Heft Nr. 2.

In dem vom 1. August 1894 giltigen Anhange zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. (Theil III, Heft Nr. 2, des Süddeutsch - Oesterreichisch Ungarischen Gütertarifes) ist im Schnittpunkt 1 die Station Budapest d. v. der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft mit der Coursdifferenz von 1 Pfennig nachzutragen.

Wien, am 30. Juli 1894. [602]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Französischer Getreideverkehr.

Aufhebung von Reexpeditions-Frachtsätzen.

Die Reexpeditions-Taxen ab Innsbruck, Feldkirch, Bregenz und Marburg, welche im I. Nachtrag vom 1. October 1889 zu dem vom 1. März 1883 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Arad-Temesvárer Eisenbahn einerseits und Genf transit für Frankreich andererseits auf Seite 9 und 10 unter Ziffer III enthalten sind, treten mit 31. October 1894 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 30. Juli 1894. [603]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Nachträgen zu den Tarifheften 2, 3 und 5.

Mit 1. August 1894 treten die Nachträge IV zu den Tarifen Theil II, Heft 2 und 3, und II zu Theil II, Heft 5, für den obengenannten Eisenbahnverband in Wirksamkeit.

Dieselben enthalten die Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 a (Getreide) und 5 c (Kleie).

Abdrücke dieser Nachträge können bei der gefertigten Direction käuflich bezogen werden.

Wien, am 31. Juli 1894. [604]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Von den Bahnverwaltungen zu leistende Vergütung für die gefällsämtliche Ueberwachung von Umladungen der unter Zollverschluss rollenden Eisenbahn-Frachtwagen. Nach einem Seitens des k. k. Finanzministeriums an alle Finanz-Landes-Directionen ergangenen Erlasse vom 2. Juli, Z. 5033, ist für die gefällsämtliche Ueberwachung von Umladungen der unter Zollverschluss rollenden Eisenbahn-Frachtwagen eine Vergütung von den Bahnverwaltungen in der Regel nicht zu fordern. Eine Ausnahme hievon tritt nur ein, wenn die Umladung ausserhalb des Amtsplatzes oder ausser den Amtsstunden stattfindet, in welchem Falle die Eisenbahnverwaltung im Sinne des Punktes 3 der Ministerial-Verordnung vom 20. Jänner 1859, Z. 1998 (V.-Bl. Nr. 4), jene Gebühren zu vergüten hat, welche den intervenirenden Zollbeamten, bezw. Finanzwachorganen, nach den bezaglich der Vornahme von zollämtlichen Hausbeschauen geltenden Grundsätzen zukommen.

[14. Juli 1894, H.-M.-Z. 36.353.]

Einführung eines neuen Formulares für Ladungslisten im Eisenbahnverkehre. Das k k. Finanzministerium hat mit einem an die Finanz-Landes-Direction in Prag gerichteten und gleichzeitig den Finanz-Landes-Behörden in Linz, Salzburg und Innsbruck mitgetheilten Erlasse vom 26. Mai d. J., Z. 7252, bekannt gegeben, dass gegen die von der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erbetene Zulassung eines neuen Formulares für Ladungslisten im zollpflichtigen Eisenbahngüterverkehre, welches Formular sich von dem im § 18 der Eisenbahnvorschrift vom 18. September 1857 (Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1857) enthaltenen nur unwesentlich durch Umstellung und Verbreiterung einzelner Rubriken unterscheidet, kein Anstand obwaltet und dass hievon die genannte General-Direction, sowie die in Betracht kommenden k. k. Eisenbahnzollämter zu verständigen sind. [H.-M.-Z. 28.890.]

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, gemeinschaftliches Heft. Mit Wirksamkeit vom 1. September wird der Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmetarifes 11 für die Artikel „Rüben des Specialtarifes III, sowie Schnitze (ausgenommen gedörrte und getrocknete), Schnitzabfälle und Köpfe davon, auch Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung“ bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der gestellten Wagen und bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber 10 t für jeden Wagen zu Grunde gelegt.

Stellt sich indes bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der Wagen niedriger, als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. August 1893. Mit Wirksamkeit vom 1. September ab tritt für die Artikel „Rüben des Specialtarifes III, sowie Schnitze (gedörrte und getrocknete ausgenommen), Schnitzabfälle und Köpfe davon, auch Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung“, soweit dieselben im Verkehre mit Gemünden, Lichtenfels, Meiningen, Probstzella und Ritschenhausen nach Position 4 des Ausnahmetarifes 4 (Nachtrag 3, Seite 7) zur Abfertigung kommen, nachstehende Bestimmung hinsichtlich der Frachtberechnung in Kraft:

„Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifes wird für die vorstehend benannten Artikel bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der gestellten Wagen und bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber 10 t für jeden Wagen zu Grunde gelegt.

Stellt sich indes bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.“

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1395	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Coaks	Halbstadt St.E.G. transit (für Sendungen von den nachstehenden im Ausnahmetarife für niederschlesische Kohle und Coaks vom 1. Jänner 1889 genannten Versandtstellen, und zwar: Friedenshoffnunggrube B. F. und N. M. und Glückhilfgrube N. M.)	Klein-Schwechat (k.k.St.B.) via Chotzen—Stadlau—Wien Donauquaibahnhof	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	51·6 Kreuzer		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 einzusenden sind, da sonst jeder Refactie-Anspruch erlischt	Die Sendungen sind mit directen, nach Klein-Schwechat lautenden Frachtbriefen aufzugeben
1396	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Gross-Meseritsch	Lieben (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II — Heft 1 vom 1. Jänner 1890	Heller 173·2	Heller 128	Heller 45·2	Im Kartirungswege		
					Prag (Oe.N.W.B.)				177·2	134	43·2			
1397	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Marchegg (K.F.N.B. oder St.E.G.) transit	Neuhidschow	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der sonstigen für die Classe A giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 74·6		Im Kartirungswege		
				Bruck a/L. trans.						77·3				
1398	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gefärbte Baumwolle	Werdau	Friedland in Böhmen	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. August 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Verbandtarif	Der Tarif enthält keine directen Sätze	Mark a) 1·69 b) 1·55		Im Kartirungswege		
					Rumburg					a) 1·27 b) 1·15				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1399	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Maschinen- und Werksgegenstände, insoweit selbe bei den Erweiterungsbauten der Gross-Kunzendorfer Zuckerfabrik Verwendung finden	Mährisch-Ostrau	Gross-Kunzendorf		Bis auf Weiteres, längst. jedoch bis 31. December 1894	Localtarif ddo. 1. Jänner 1893	10 kr.	5 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Gross-Kunzendorfer Zuckerfabrik als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Frachtbriefe, welche von Seite der Station Gross-Kunzendorf die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den Erweiterungsbauten in der genannten Zuckerfabrik Verwendung finden	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
1400	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Zucker aller Art Osmosewasser und Futterstoffe	Vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1894 gelten die im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1893, sub Post 2721, publicirten ermäseigten Frachtsätze unter Einhaltung der diesfalls stipulirten Bedingungen und gleichzeitiger Einrechnung der bezüglichen Sendungen in das Minimal-Verfrachtungsquantum von 10000 Tonnen (à 1000 kg) auch für die nebenstehend angeführten Artikel.										
1401	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art, bei Frachtzahlung für a) 5000 kg b) 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Neusattel, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Frankfurt a/M. transit Frankfurt a/M. Hafen Gustavsburg transit Kastel Hafen Mainz Hafen Ludwigshafen transit Mannheim transit		Vom 15. August 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Localtarif		Mark a) b) 1·85 1·23 1·96 1·30 1·98 1·31 1·98 1·31 2·06 1·36 2·06 1·36		Im Kartirungswege		
1402	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Korn (Roggen) und Weizen aus Pos. G 13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nowosielitza	Volksgarten	Aufgabe in ganzen Wagenladungen à 10000 kg, resp. Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges in der Station Volksgarten und Abfuhr vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerk	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	35 kr.	25 kr.	10 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Station Volksgarten, dass die betreffenden Sendungen in dieser Station bezogen und mittelst Strassenfuhrwerk vom Bahnhofe abgeführt wurden, versehen sein müssen. Die bezüglichen Frachtbriefe sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1403	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Synowódzko wyzne	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse des Stadt-Magistrates von Lemberg, sowie Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verwendung dieser Materialien zu Strassenbauzwecken in der Stadt Lemberg. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	15	11·5	3·5	Im Kartirungswege		
				Łubieńce					14	11·5	2·5			
1404	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz (Position H 20—1 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I)	Trzciana	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarifheft 1 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	40 kr.		Im Kartirungswege		

Berichtigung. **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** In der im Verordnungs-Blatte Nr. 84 vom 26. Juli 1894, sub Pos. 1357, enthaltenen Publication ist in der 9. Rubrik die Benennung des Tarifes, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht, wie folgt richtig zu stellen: „Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahn-Verband, Theil III, Nachtrag XIV vom 1. Juli 1892".

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Bau-Ausschreibung.

Die **Ausführung der Vergrösserung der Locomotiv-Montirung bei der Werkstätte in der Station Knittelfeld** im approximativen Kostenbetrage von 50.000 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, sowie die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (k. k. Bahnerhaltungs-Inspectorat, III. Stock) in den Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Vergrösserung der Locomotiv-Montirung in Knittelfeld" längstens bis **14. August 1894, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Villach, im Juli 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W., Friedrichstrasse 78. — BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C., Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 3. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — HANNOVER, Herschelstrasse 18. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.
Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 88. **Wien, 4. August 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Betriebseröffnung auf der Theilstrecke Gablonz a/N.—Wiesenthal a/N. der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald.

Am 12. Juli 1894 wurde die Theilstrecke Gablonz a/N.—Wiesenthal a/N. der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt am östlichen Ende der Station Gablonz a/N. der bereits eröffneten Theilstrecke Reichenberg—Gablonz und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Ober-Gablonz (Haltestelle), Neudorf a/N., Bad Schlag (Haltestelle), Unter-Wiesenthal (Haltestelle) nach Wiesenthal a/N.

Hiebei wurden obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen Ober-Gablonz und Unter-Wiesenthal nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, und die Haltestelle Bad Schlag für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtenverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb auf dieser Linie wird von der k. k. pr. Südnorddeutschen Verbindungsbahn geführt.

Uebersicht der in Oesterreich gelegenen Schleppbahnen mit Ende 1893.

Laut Nr. 105 ex 1893 des „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" standen am Schlusse des Jahres 1892 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Ganzen 1226 Schleppbahnen mit 1023·211 km Länge im Betriebe.

Im Laufe des Jahres 1893 sind anlässlich Eröffnung 90 neuer Schleppbahnen und Verlängerung bestehender Industriebahnen hinzugekommen 52·811 km Länge, und in Folge theilweiser Abtragung bestehender Anlagen, sowie gänzlicher Auflassung von 20 Schleppbahnen in Abfall gekommen 16·059 km Länge.

Der effective Zuwachs beläuft sich sonach im Gegenstandsjahre auf 70 Schleppbahnen und 36·752 km Bahnlänge.

Es beträgt daher der Gesammtstand dieser Bahnen mit 31. December 1893: 1296 Schleppbahnen mit 1059·963 km Länge.

Hinsichtlich der Spurweite und der in Verwendung stehenden Betriebsmotoren theilen sich dieselben ein in:

	Anzahl		Länge
a) normalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb	924	mit	808·877 km
b) normalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft	282	mit	173·075 km
Zusammen . . .	1206	mit	981·952 km
c) schmalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb	14	mit	22·799 km
d) schmalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft	76	mit	55·212 km
Zusammen . . .	90	mit	78·011 km

Die nachfolgenden beiden Tabellen liefern die Nachweisung über die Anzahl und Länge der Schleppbahnen, und zwar getrennt nach den einzelnen Verwaltungen der anschliessenden Hauptbahnen sowohl, als auch bezüglich der verschiedenen Industrialien, denen die Schleppbahnen dienen; überdies geben diese Tabellen auch die Nachweisung der Veränderungen im Jahre 1893 und ermöglichen den Vergleich mit dem Stande des Vorjahres.

Post-Nr.	Bezeichnung der öffentlichen Bahnen, mit denen die Schleppbahnen in directer und indirecter Verbindung stehen	Der Schleppbahnen: Anzahl	Gesammtlänge in Kilometer	Spurweite – Betriebskraft: Normalspurig, Dampf: Anzahl	Länge in km	Normalspurig, animalisch: Anzahl	Länge in km	Schmalspurig, Dampf: Anzahl	Länge in km	Schmalspurig, animalisch: Anzahl	Länge in km	Nachweisung der Veränderungen im Jahre 1893: Zuwachs: Anzahl	Länge in km	Abfall: Anzahl	Länge in km	Anmerkung
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsb.															In die Uebersicht wurden nur jene Bahnen aufgenommen, bei welchen factisch Schleppbahnen vorkommen.
	a) K. k. Staatsbahnen.															
1	Arlberg-Bahn (Innsbruck—Bludenz)	1	0·161	1	0·161	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	Böhmisch-Mährische Transversalbahn	1	0·080	.	.	1	0·080	.	.	.	.	.	.	.	.	
3	Braunau-Strasswalchen	2	7·558	2	7·558	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
4	Dalmatiner Bahn	4	1·861	1	0·868	2	0·380	.	.	1	0·613	.	0·150	.	.	
5	Dniester-Bahn	2	0·456	2	0·456	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
6	Donauufer-Bahn	7	5·447	6	5·140	1	0·307	.	.	.	.	.	.	.	.	
7	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	40	26·118	40	26·118	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1·563	
8	Eisenerz-Vordernberg	1	1·024	1	1·024	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
9	Erbersdorf-Würbenthal	1	0·085	.	.	.	.	.	.	1	0·085	.	.	.	.	
10	Erzherzog Albrecht-Bahn	4	1·540	4	1·540	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
11	Galizische Carl Ludwig-Bahn	17	11·433	7	6·946	7	3·609	.	.	3	0·878	.	.	.	.	
12	Galizische Transversalbahn	17	11·814	13	10 710	2	0·635	.	.	2	0·469	1	0·203	.	.	
13	Istrianer Bahn [1])	9	15 326	3	14·134	4	1·119	.	.	2	0·073	1	0·110	.	.	[1]) Ausserdem ein Krahngeleise in Triest, 0·562 km lang, mit 2·100 m Spurweite.
14	Jasło-Rzeszów	1	0·390	1	0·390	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
15	Kaiserin Elisabeth-Bahn	65	41·729	44	19·778	16	5·864	1	11·686	4	4·401	4	1·437	.	.	
16	Kaiser Franz Josef-Bahn	30	18·003	23	12·950	4	0·960	.	.	3	4·093	3	0·596	2	0·123	
17	Kronprinz Rudolf-Bahn	32	10·633	23	7·587	7	2·756	.	.	2	0·290	2	0·474	.	.	
18	Mürzzuschlag-Neuberg	4	2·028	3	0·381	1	1·539	.	.	.	0·108	.	.	.	.	
19	Niederöst. Staatsb. u. deren Fortsetzung	23	7·583	15	4·823	4	1·759	.	.	4	1·001	3	0·638	.	.	
20	Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)	34	22·054	29	19·328	1	0·468	.	.	4	2·258	1	0·514	1	0·139	
21	Prag-Duxer Eisenbahn	35	23·799	31	21·265	3	0·325	.	.	1	2·209	5	4·644	1	0·536	
22	Rakonitz-Protivin	5	2·919	4	2·871	.	.	.	.	1	0·048	2	0·862	.	.	
23	Stryj-Beskid	5	2·589	4	1·837	1	0·752	.	.	.	.	.	.	.	.	
24	Tarnow-Leluchow-ungar. Grenze (Orló)	1	0·266	.	.	.	.	.	.	1	0·266	.	.	.	.	
25	Unterdrauburg-Wolfsberg	3	0·745	3	0·745	.	.	.	.	.	.	1	0·081	.	.	
26	Vorarlberger Bahn	8	3·111	5	1·606	3	1·505	.	.	.	.	3	1·595	.	.	
	Zusammen	352	218·752	265	168·216	57	22·058	1	11·686	29	16·792	26	11·304	4	2·361	
	b) Privatbahnen.															
27	Asch-Rossbach	2	0·903	1	0·783	1	0·120	.	.	.	.	.	.	.	.	
28	Bukowinaer Localbahnen	4	20·613	2	20·245	2	0·368	.	.	.	.	2	0·418	.	.	
29	Dolina-Wygoda	1	1·024	1	1·024	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
30	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	5	1·235	3	0·806	2	0·429	.	.	.	.	.	.	.	.	
31	Fehring-Fürstenfeld	2	0·743	1	0·603	1	0·140	.	.	.	.	.	.	.	.	
32	Kolomeaer Localbahnen	8	1·855	8	1·855	.	.	.	.	.	.	1	0·160	.	.	
33	Laibach-Stein	2	0·736	2	0·736	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
34	Eisenbahn Lemberg-Bełżec (Tomaszów)	1	0·093	1	0·093	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
35	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	15	6·143	12	5·161	3	0·982	.	.	.	.	2	1·845	.	.	
36	Mährische Grenzbahn	5	3·618	3	2·052	2	1·566	.	.	.	.	.	0·238	.	.	
37	Mährische Westbahn	3	1·005	2	0·821	1	0·184	.	.	.	.	.	.	.	.	
38	Mösel-Hüttenberger Bahn	1	1·482	.	.	1	1·482	.	.	.	.	.	.	.	.	
39	Linien der Oest. Local-Eisenb.-Ges. *)	50	18·655	46	16·990	4	1·665	.	.	.	.	1	0·445	.	.	*) Exclus. der im Betriebe der Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. befindlichen Schleppbahnen; siehe Post-Nr. 63.
40	Potscherad-Wurzmes	3	0·853	3	0·853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
41	Unterkrainer Bahnen	1	1·074	1	1·074	.	.	.	.	.	.	1	1·074	.	.	
42	Wels-Unterrohr	1	0·224	.	0·094	1	0·130	.	.	.	.	1	0·224	.	.	
43	Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht)	4	2·251	4	2·251	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Zusammen	108	62·507	90	55·441	18	7·066	.	.	.	.	8	4·404	.	.	

	II. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.												
44	Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	3	0·400	.	.	1	0·120	.	.	2	0·280	.	.	.	.
45	Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen	3	1·742	.	.	2	0·402	.	.	1	1·340	.	.	.	.
	Zusammen	6	2·142	.	.	3	0·522	.	.	3	1·620	.	.	.	.
	III. Privatbahnen.														
46	Achensee-Zahnradbahn [1])	1	0·335	.	.	.	.	.	.	1	0·335	1	0·335	.	.
47	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	78	67·717	78	67·717	.	.	.	.	.	.	4	3·679	4	3·658
48	Bozen-Meraner Bahn	5	0·593	4	0·533	.	.	.	.	1	0·060	.	.	.	0·060
49	Böhmische Commercialbahnen	19	15·219	15	9·938	4	5·281	.	.	.	.	.	.	1	0·537
50	Böhmische Nordbahn	34	39·882	25	34·902	5	3·094	1	0·970	3	0·916	4	0·693	.	.
51	Böhmische Westbahn [2])	44	42·937	35	39·599	9	3·338	.	.	.	.	1	0·861	.	0·191
52	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft	3	1·779	3	1·779	.	.	.	.	.	.	1	0·176	1	0·411
53	Buschtěhrader Eisenbahn [3])	62	97·142	60	95·337	1	0·435	1	1·370	.	.	1	0·571	4	6·629
54	Graz-Köflacher Eisenbahn	21	17·449	17	15·220	4	2·229	.	.	.	.	.	.	.	.
55	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [4])	152	164·765	101	125·998	37	26·412	4	1·830	10	10·525	16	17·151	1	0·154
56	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	12	13·020	11	12·668	1	0·352	.	.	.	.	.	.	.	.
57	Kremsthalbahn-Gesellschaft	7	3·236	1	0·370	6	2·866	.	.	.	.	.	0·094	1	0·094
58	Kuttenberger Localbahn	3	1·242	2	1·141	1	0·101	.	.	.	.	1	0·101	.	.
59	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	4	2·319	2	1·793	2	0·526	.	.	.	.	.	.	.	.
60	Mährisch-schlesische Centralbahn	17	5·501	12	3·911	4	1·463	.	.	1	0·127	.	.	.	.
61	Mori-Arco-Riva Localbahn [5])	1	0·129	.	.	.	.	1	0·129	.	.	1	0·129	.	.
62	Neutitscheiner Localbahn	2	0·371	2	0·371	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
63	Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft [6])	9	3·210	8	2·560	.	.	.	.	1	0·650	1	0·650	.	0·005
64	Oesterr. Nordwestbahn	59	48·109	23	22·556	31	23·246	.	.	5	2·307	2	1·731	.	0·133
65	Oest.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	146	134·610	105	109·161	38	24·693	.	.	3	0·756	8	5·094	.	.
66	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9	5·738	4	2·205	3	3·057	.	.	2	0·476	1	0·063	1	0·063
67	Reichenberg-Gablonz	5	1·601	2	0·735	2	0·742	.	.	1	0·124	2	0·171	.	.
68	Salzburger Localbahn	3	0·509	3	0·509	.	.	.	.	.	.	1	0·067	1	0·090
69	Steiermärkische Landesbahnen [5])	1	0·478	.	.	.	.	1	0·250	.	0·228	1	0·478	.	.
70	Steyrthalbahn-Gesellschaft [5])	8	2·726	.	.	.	.	2	1·043	6	1·683	1	0·180	.	.
71	Südbahn-Gesellschaft	73	68·768	28	15·995	36	36·122	2	5·326	7	11·325	4	2·323	1	1·200
72	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	21	15·861	6	4·172	11	4·206	1	0·195	3	7·288	1	0·118	.	0·114
73	Stauding-Stramberger Localbahn	6	2·549	6	2·549	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
74	Eisenbahn Wien-Aspang	8	9·368	5	7·637	3	1·731	.	.	.	.	1	0·359	1	0·359
75	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn [7])	7	4·607	1	1·072	6	3·535	.	.	.	.	.	0·100	.	.
76	Wiener Localbahnen-Actien-Ges. [8])	8	4·557	8	4·557	.	.	.	.	.	.	3	1·979	.	.
77	Wiener Verbindungsbahn	2	0·235	2	0·235	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	830	776·562	569	585·220	204	143·429	13	11·113	44	36·800	56	37·103	16	13·698
	Gesammtsumme	1296	1059·963	924	808·877	282	173·075	14	22·799	76	55·212	90	52·811	20	16·059
	Im Vergleiche mit dem Stande des Vorjahres resultirt ein Zuwachs	70	36·752	45	26·759	15	7·144	4	0·299	6	2·550	.	.	.	.
	Abfall	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

[1]) Spurweite der Schleppbahn 0·650 m.

[2]) Inclus. der 15·811 km langen Nürechaner Bahn.

[3]) Incl. der 48·987 km langen Kladno-Nučicer Bahn und der 4·882 km langen Erwein Nostiz'schen Schleppbahn in Rothan.

[4]) Incl. der 8·609 km langen von Szczakowa zu den Kohlenwerken in Jaworzno führenden Montanbahn, nebst 2 Schleppbahnen von zusammen 1·324 km Länge, sowie der der Witkowitzer Gewerkschaft gehörigen Werksbahn Schönbrunn—Witkowitz (7·516 km) sammt den aus derselben abzweigenden Schleppbahnen.

[5]) Spurweite 0·760 m.

[6]) Theils im Betriebe der Ö. N. W. B., theils im Betriebe der S.N.D.V.B. und ausserdem im Staatsbetriebe: siehe Post-Nr. 39.

[7]) Die zwischen Ebenfurth und der Landesgrenze abzweigenden 2 Schleppbahnen in der Gesammtlänge von 1·118 km sind im Betriebe der Raab-Ebenfurther Bahn auf Kosten der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

[8]) Pro 1892 noch im Betriebe der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft ausgewiesen.

Post-Nr.	Charakter der Industrialien, zu denen die Schleppbahnen führen	Gesammt-		Hievon vertheilen sich auf den Rayon der — I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen — Anzahl der Schleppbahnen für																																									
				a) K. k. Staatsbahnen																										b) Privatbahnen															
		Anzahl	Länge in km	Arlberg-Bahn	Böhmisch-Mährische Transversalbahn	Braunau-Strasswalchen	Dalmatiner Bahn	Dniester-Bahn	Donauufer-Bahn	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	Eisenerz-Vordernberg	Erbersdorf-Würbenthal	Erzherzog Albrecht-Bahn	Galizische Carl Ludwig-Bahn	Galizische Transversalbahn	Istrianer Bahn	Jaslo-Rzeszów	Kaiserin Elisabeth-Bahn	Kaiser Franz Josef-Bahn	Kronprinz Rudolf-Bahn	Mürzzuschlag-Neuberg	Niederösterr. Staatsbahnen und deren Fortsetzung	Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn	Prag-Duxer Eisenbahn	Rakonitz-Protivin	Stryj-Beskid	Tarnow-Leluchow	Unterdrauburg-Wolfsberg	Vorarlberger Bahn	Asch-Rossbach	Bukowinaer Localbahnen	Dolina-Wygoda	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn	Fehring-Fürstenfeld	Kolomeaer Localbahnen	Unterkrainer Bahnen	Laibach-Stein	Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	Mährische Grenzbahn	Mährische Westbahn	Mösel-Hüttenberger Bahn	Potscherad-Wurzmes	Wels-Unterrohr	Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht)
1	Montanwerke	274	372·801	.	.	.	1	.	.	28	1	.	.	.	.	.	.	.	1	4	1	1	12	9	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	2
2	Zuckerfabriken	213	213·980	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	.	1	3	.	.	.	4	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.
3	Hüttenwerke, Maschinenfabriken, Wagenban-Anstalten	123	124·417	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	1	.	.	4	2	5	1	9	1	1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	2
4	Imprägnirnngs - Anstalten, Magazine, Holzmöbel - Fabriken, Brettsägen, Lagerstätten für Holz n. Holzwaaren	77	54·324	.	.	1	.	2	2	1	.	1	2	4	2	.	.	2	3	4	1	2	1	.	.	3	.	.	1	.	2	1	2	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.
5	Lagerstätten für Kohle und Brennholz und Diveree	91	10·098	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	4	1	1	11	4	1	1	4	.	.	1	2	1	2	3	.	1	.	1	.	.	1	.	1	2	.	.	.	.	.	.
6	Kalk- nnd Cementwerke	62	20·917	.	.	.	.	.	.	2	.	.	1	.	1	.	.	4	2	6	.	5	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.
7	Lagerhänser nnd Zollämter	36	15·837	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	1	.	.	.	3	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	1	.	.	.	1	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.
8	Steinbrüche nnd Stein-Niederlagen	34	11·180	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	12	2	1	.	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	Ziegeleiwerke und Chamotte-Fabriken	53	26·585	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	6	3	2	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	1	.
10	Spinnereien, Cellulose-, Tuch- und Jnte-Fabriken	33	19·978	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	Landnngsplätze	8	20·539	.	.	.	3	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	Schotter-Gewinnnngs-Plätze	5	2·731	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	Bierbranereien nnd Malz-Fabriken	34	25·035	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	5	1	.	.	.	4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	.
14	Salinen nnd Salzmühlen	11	5·927	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	1	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
15	Dampfmühlen, Getreidemagazine	32	14·469	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	3	2	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.
16	Glashütten	25	12·906	.	.	1	.	.	.	2	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17	Chemische Fabriken, Zündhölzchen- nnd Wichs- n. Theerprodncten-Fabriken	24	10·202	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	1	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	Oel- nnd Petroleum-Raffinerien nnd Ozo-Paraffin-Fabriken	24	9·984	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.
19	Gasanstalten	13	8·015	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Cokeanstalten	8	2·259	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21	Papier- nnd Holzstoff-Fabriken	14	13·235	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	Spiritnsfabriken	11	4·853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
23	Knnstdünger-Erzengnngs-Stätten	3	1·125	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	Arsenale nnd Waffenfabriken	7	5·952	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	Meiereien	3	3·880	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	Tabakfabriken	7	3·285	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Waggon-Leihanstalten	2	0·947	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28	Sodafabriken	1	1·118	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Rübenverladung, Obst- nnd Rübendörren	18	2·512	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	4	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	Lederfabriken	4	0·885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	Feigenkaffee-, Kaffee-, Snrrogat-, Chocolade- nnd Canditen-Fabriken	4	2·592	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	Weinban-Etablissements	7	1·468	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Fischconeervirunge-Anstalten	1	0·376	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	Spodinm-Fabriken	5	1·475	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
35	Eis-Verladegeleiee	3	0·873	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	Militärmagazine	13	23·297	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	Brnnnenprodncte	1	0·133	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Pnlver-Fabrik	3	4·731	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
39	Briqnettefabrik	1	0·620	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40	Seifenfabrik	3	1·220	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41	Confinirnngsanstalt	2	2·057	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
42	Leim-, Gelatino- n. Knochenfett-Fabriken	1	0·580	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	Email- nnd Metallwaaren-Fabriken	2	0·565	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zneammen	1296	1059·963	1	1	2	4	2	7	40	1	1	4	17	17	9	1	65	30	32	4	23	34	35	5	5	1	3	8	2	4	1	5	2	8	1	2	1	15	5	3	1	3	1	4

Hievon vertheilen sich auf den Rayon der

II. Fremden Staatsbahnen auf österr. Gebiete: Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen	III. Privatbahnen: Achensee-Zahnradbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Bozen-Meraner Bahn	Böhmische Commercialbahnen	Böhmische Nordbahn	Böhmische Westbahn	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kremsthalbahn-Gesellschaft	Kuttenberger Localbahn	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mährisch-Schlesische Centralbahn	Mori-Arco-Riva a/G. Localbahn	Neutitscheiner Localbahn	Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Reichenberg-Gablonz	Salzburger Localbahn	Steiermärkische Landesbahnen	Steyrthalbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Stauding-Stramberger Localbahn	Eisenbahn Wien-Aspang	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellschaft	Wiener Verbindungsbahn	Im Vergleiche mit dem vorjährigen Stande resultirt im Gesammten ein Zuwachs: Anzahl	Zuwachs: Länge in km	Abfall: Anzahl	Abfall: Länge in km
Anzahl der Schleppbahnen für																																					
.	.	.	65	.	1	.	16	.	45	11	32	7	.	.	.	.	.	.	13	3	8	4	.	.	.	.	5	2	.	.	.	.	.	6	3·672	10	11·523
.	.	.	1	.	16	14	6	1	4	.	35	.	.	2	.	5	.	.	26	21	50	1	.	1	.	.	.	6	.	.	.	.	.	8	11·302	2	1·679
.	.	.	1	.	.	.	12	.	4	1	20	2	1	.	3	1	.	.	1	3	17	.	.	.	.	1	16	1	2	1	1	.	.	18	18·538	3	1·988
1	.	.	.	.	.	4	.	.	1	1	6	1	.	.	.	3	.	.	4	5	3	2	.	.	.	2	2	1	.	.	.	.	1	6	1·932	1	0·119
.	.	1	1	2	.	2	2	.	.	4	7	.	1	.	.	1	.	1	1	5	10	1	1	.	.	.	6	2	.	.	.	.	.	9	2·594	.	0·114
.	1	.	3	1	.	.	5	.	.	.	8	1	1	.	1	.	.	.	1	.	3	.	.	2	.	.	4	1	3	.	.	.	.	3	1·300	1	0·094
.	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	2	2	.	.	.	.	.	7	2	.	1	.	.	1	4	2·214	.	.
.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.	.	2	.	.	.	2	3	.	.	.	.	1	.	.	1	1	.	.	.	5	1·445	1	0·080
.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	.	6	.	.	.	.	2	.	.	1	1	2	.	.	.	.	.	5	1	.	3	2	8	.	8	3·009	1	0·359
1	1	.	.	.	.	3	.	1	.	.	2	.	1	.	.	.	.	.	1	1	4	1	3	.	.	.	3	1	.	.	2	.	.	1	0·904	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·150	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	1	.	.	.	.	1	.	8	.	.	.	.	1	3	.	.	.	.	.	.	3	1·295	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.	.	1	.	6	.	1	.	.	2	4	.	.	.	2	.	.	3	0·419	.	.
.	.	.	1	.	.	2	1	.	1	2	3	.	.	.	.	.	.	.	4	1	1	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	2	0·655	.	.
.	.	.	6	.	.	1	.	.	1	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	3	.	.	.	.	.	3	1·150	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	2	3	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2	0·415	.	.
.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	3	.	.	.	.	.	.	.	1	1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·114	.	.
.	.	.	.	.	2	.	2	.	.	.	2	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.	.	.	.	.	3	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	1	1	4	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	0·114	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	0·678	1	0·103
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·217	.	.
.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	1	0·129	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2	0·565	.	.
3	3	1	78	5	19	34	44	3	62	21	152	12	7	3	4	17	1	2	59	59	146	9	5	3	1	8	73	21	6	8	7	8	2	90	52·811	20	16·059

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Lemberg-Kleparów nach Janów. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. priv. Galizischen Actien-Hypothekenbank für eine normalspurige Localbahn von der Station Lemberg-Kleparów der Linie Lemberg—Bełzec nach Janów für den 6. August, Vormittags 9 Uhr, anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Josef Lanickiewicz betraut. [G.-I.-Z. 13.189.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Herstellung einer Schleppbahn: Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes der Böhmischen Nordbahn für eine normalspurige Schleppbahn von der Station Kuttenthal zur Ortschaft Vselis für den 6. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Alois Hoffmann betraut. [G.-I.-Z. 14.150.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Erweiterung der Station Krupa.) In der Station Krupa wird das Bahnhofsplanum verbreitert, die Geleiseanlagen verlängert und ein gepflasterter Depotplatz hergestellt. [18. Juli, Z. 38.893.]

— (Geleiseanlagen in Falkenau.) Für die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Rangirstation Falkenau wurde der Bauconsens ertheilt. [23. Juli, Z. 39.594.]

— (Maschinenstation in Welchau-Wickwitz.) In der Station Welchau-Wickwitz wurde eine Maschinenstation errichtet. [22. Juli, Z. 39.593.]

— (Desinfectionsplatz in Prag-Smichov.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 7. Juni stattgefundenen Localerhebung wurde für die Errichtung eines neuen Desinfectionsplatzes in der Station Prag-Smichov und für die Herstellung einer neuen Zweigwasserleitung nebst Wasserständer mit Schlauchverschraubung der Bauconsens ertheilt. [23. Juli, Z. 39.987.]

— (Linie Krima-Neudorf—Reitzenhain: Bahnerhaltungsmagazin.) In der Station Sebastiansberg wurde ein neues Bahnerhaltungsmagazin hergestellt. [23. Juli, Z. 39.986.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Siepietnica.) Am 15. Juli ist die in der Strecke Stróze—Neu-Zagórz zwischen den Stationen Biecz und Skołyszyn gelegene Haltestelle Siepietnica für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. In dieser Haltestelle nehmen alle Personenzüge in jeder Richtung Aufenthalt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 29.397, dem Stefan Doubachy, Gutsbesitzer von Slanje, und dem Dr. Rafael Neumann, Einwohner von Budapest, für eine von der Station Varasd (Warasdin) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Zagorianer Bahn, d. i. der Localbahn Csáktornya-Varasd-Zaprešić-Zágráb (Agram) und der Localbahn Varasd-Golubovec abzweigende und diese über Martianec dolnji, Ludbrey und die Gemarkung der Gemeinde Suboticza in der Station Kaproncza (Kopreinitz) mit der südlichen Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Budapest—Dombovár — Zákány — Kaproncza — Zágráb — Fiume verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 38.342, den croatischen Landtagsabgeordneten Alois Tüköry und Graf Aladár Jankovich für eine von der Endstation Pakrácz-Lippik der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Eisenbahn Barcs-Pakrácz abzweigende und in deren Verlängerung diese über Kusonje, Dragović, Sponovica, Buć, Kamensko, Orljavac, Vilicselo und die Gemarkung der Gemeinde Bresztovac in der zukünftigen Station Pozsega der Flügelbahn Pleternicza-Pozsega der Slavonischen Localbahnen, d. i. der Linie Eszék—Našic—Uj-Kapella—Batrina (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1893 und Nr. 68 ex 1894) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 24.954, dem Director der Agramer Sparcassen-Actiengesellschaft Milan Stankovich und Consorten für eine von der zukünftigen Endstation Priboj der von der Station Generalski-Stol (zwischen Karolyváros [Karlstadt] und Fiume) aus projectirten schmalspurigen Localbahn Generalski-Stol—Priboj (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 10) abzweigende und als deren Fortsetzung über Petrovosello und die Gemarkung der Gemeinde Baljevac (Oguliner Comitat) bis zur croatisch-bosnischen Landesgrenze bei Bihač führende schmalspurige Localbahn mit Locomotivbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 4. Juli, Z. 44.613, den Reichtagsabgeordneten Oscar Metzl und Samuel Dörr für eine von Szent Agota (Comitat Nagy-Kükülló [Gross-Kokel] in Siebenbürgen) ausgehende im Kortobágythale über Bendorf, Alczina, Ujegház, Holczmány und die Gemarkung der Gemeinde Hortobagyfalva bis zur Station Nagy-Szeben (Hermannstadt) der Linie Kis-Kapus (Klein-Köpisch) — Nagy-Szeben — Felek — Fogaras der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer einer Jahres.
5. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 47.800, dem Civilingenieur Julius Auspitz für eine von der Station Sarluska-Üzbegh der Linie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Andacs, Lakács, Elecske, Felsö-Récsény, Also-Récsény und die Gemarkung der Gemeinde Kelecsény in der Station Galgócz - Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) mit den Linien Pozsony (Pressburg)—Nagy-Szombat (Tyrnan)—Galgócz-Lipótvár und Galantha—Galgócz-Lipótvár—Zsolna (Sillein) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 14. Juli, Z. 45.429, dem kgl. Notar Ludwig Szathmáry, Johann Darabanth und Consorten für eine von der Endstation Varjas der von der Station Valkány der Hauptinie Marchegg—Budapest—Varjas—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden Flügelbahn Valkány-Varjas ausgehende und in deren Fortsetzung diese über Kis-Szent-Péter, Kétfél, Kis-Telep, Majlátfalva und die Gemarkung der Gemeinde Monostor in der Station Vinga mit der Linie Arad—Vinga—Temesvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
7. Mit Erlass vom 14. Juli, Z. 47.540, dem Budapester Einwohner Reginald Tholnay für eine von der Station Maros-Vásárhely der von der Station Kocsárd der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal abzweigenden Flügelbahn Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szasz-Régen (Sächsisch-Regen) ausgehende, über Nyárád-Karácsonfalva und die Gemeinde Nyárád-Szereda bis Szovata (Comitat Maros-Torda in Siebenbürgen) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
8. Mit Erlass vom 14. Juli, Z. 48.846, der Hidegkút-Tamási-Eisenbahn-Actiengesellschaft
   a) für eine von der Endstation Tamási-Miklosvár der von der Station Hidegkút-Gyönk der südlichen Hauptlinie Budapest — Hidegkút-Gyönk — Dobovár — Zákány — Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden gesellschaftlichen Linie Hidegkút-Gyönk—Tamási-Miklósvár ausgehende und diese in der zukünftigen Station Bonnya mit der projectirten Localbahn Dombovár-Enying-Veszprém (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1892, Vorconcession Post 3);
   b) für eine von der Station Hidegkút-Gyönk der gesellschaftlichen Linie und der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb—Fiume abzweigende und diese in der Station Hidas-Bonyhád mit der Linie Dombovár—Battászék der kgl. Ungarischen Staatsbahnen

   verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

— (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 9. Juli, Z. 47.090, die seinerzeit mit Erlass vom 25. Juli 1893, Z. 40.113, dem Reichstagsabgeordneten Dionys Schäffer, dem Johann Szentmiklósi und Consorten ertheilte Vorconcession für eine von der Station

Detta (zwischen Vojtek und Versecz) der Linie Temesvár—Detta—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Omor, Perkoszova und die Gemarkung der Gemeinde Buttyn his Nagy-Szám (Comitat Temes) führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 82 ex 1893, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Localbahn Ungvár — Nagy - Berezsna (Ungthalbahn). (Betriebseröffnung.) Die Localbahn Ungvár—Nagy-Berezsna, deren technisch-polizeiliche Begehung bereits am 1. Juni stattfand und deren Uebergabe an den öffentlichen Betrieb wegen nachträglicher Herstellung einiger unmittelbar vor der Begehung durch Wolkenbrüche beschädigter Brückenobjecte verzögert wurde, ist, nachdem diese Anstände behoben sind, am 20. Juli für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Eisenbahn - Betriebsreglement. (Modifirung einzelner Punkte desselben.) Die vom kgl. ungar. Handelsminister einberufen gewesene Enquête-Commission, welche über die Modificirung einzelner Punkte des Eisenbahn-Betriebsreglements Vorschläge erstattete (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 und 72), hatte mit Genehmignng des Ministers ihre diesbezüglichen Aenderungsbeschlüsse und Petita durch den Vorsitzenden der am 28. Juni in Pressburg tagenden gemeinschaftlichen Conferenz der österr. und ungar. Eisenbahn-Directoren zur Begutachtung und Beschlussfassung vorlegen lassen. Nachdem in dieser Sitzung bezüglich einiger Fragen eine vollständige auf Reciprocität basirte Einigung nicht erzielt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83), wird nun der für den 31. Juli nach Graz einberufenen Directoren-Conferenz eine gemeinschaftliche Conferenz Anfangs September in Tátra-Füred folgen, welche sich ausschliesslich mit der endgiltigen Lösnng aller jener noch offenen Fragen befassen wird, welche sich auf Abänderungen des neuen Betriebsreglements beziehen.

Bau der vierten und fünften Donaubrücke in Budapest. (Ministerial-Erlass.) Das „Budapester Amtsblatt“ vom 17. Juli verlautbart bezüglich des von der Legislative bewilligten Baues zweier Donaubrücken im Bereiche der Haupt- und Residenzstadt Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1893) und mit Bezug auf die im Wege öffentlicher Concurrenz beschaffenen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23 und 61 ex 1893), von der internationalen Jury prämiirten Projectselaborate (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 62 und 63 ex 1894) folgenden Erlass des kgl. ungar. Handelsministers:

1. Der den Concursbedingungen entsprechende erste Preis von 30.000 Kronen wurde vom Minister im Einvernehmen mit der ad hoc ernannten Commission den Einreichern des von den Stuttgarter Architekten Eisenlohr und Weigle und dem Oberingenieur der Esslingener Maschinenfabrik Julius Kubler für eine Drahtseilbrücke mit einer Oeffnung angefertigten, mit dem Motto „Magyarország nem volt, de lesz“ versehenen Projectes zugeurtheilt.

2. Den zweiten Preis von 20.000 Kronen bewilligte er den Einreichern des vom Budapester Ingenieur Johann Feketeházy für eine Consolbrücke mit drei Oeffnungen angefertigten Projectes mit dem Motto „Duna“.

3. Ueberdies hat der Handelsminister noch einen dritten Preis von 10.000 Kronen dem von der Direction der ungarischen Bergwerke, Hütten und Domänen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft, vom Budapester Architekten Heinrich Schmal und von den Budapester Bauunternehmern G. Gregersen & Söhne für eine Consolbrücke mit drei Oeffnungen angefertigten, mit dem Motto „Jó szerencsét“ versehenen Project zugeurtheilt.

Für je 5000 Kronen kaufte er ferner folgende Concurrenzpläne an:

1. Das von den Wiener Bauunternehmern Brüder Redlich und Berger, vom Oberingenieur der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft Franz Pfeifer, dem Ingenieur Franz Podhajsky und den Architekten Alexander Graf und Baron Krauss für eine hängende Gitterbrücke mit einer Oeffnung angefertigte, mit dem Motto „896—1896“ versehene Project.

2. Das vom Director der Nürnberger Maschinenfabriks-Actiengesellschaft A. Rieppel und dem Münchener Professor Architekten Thiersch für eine bogenförmige Consolbrücke mit einer Oeffnung unter dem Motto „Nürnberg—München“ angefertigte Project.

3. Das von der Maschinenfabrik der kgl. ungar. Staatsbahnen, den Budapester Ingenieuren Salesius Cathry und Sohn und dem Budapester Architekten Albert Schickedanz für eine Schwurplatz-Consolbrücke mit drei Oeffnungen unter dem Motto „Jó szerencsét“ angefertigte Project.

4. Den von der Firma Société de construction de Levallois-Perret für eine Schwurplatz-Consolbrücke mit drei Oeffnungen angefertigten Concurrenzplan.

Die nicht prämiirten und nicht angekauften Concurrenzpläne können durch die Einreicher oder deren gesetzlich nachgewiesene Bevollmächtigte gegen Vorweisung des Aufgabs- oder Uebernahmscertificates innerhalb sechs Monaten bei dem Oberdirector der Hilfsämter des Handelsministeriums zwischen 3 und 6 Uhr Nachmittags zurückgenommen werden.

Des Ferneren hat der Handelsminister, nachdem bezüglich der Brücke am „Eskütér“ (Schwurplatz), d. i. der vierten Brücke, die principielle Frage, ob dieselbe aus einem Bogen bestehen oder das Pfeilersystem angewendet werden soll, noch nicht definitiv entschieden ist, den Beschluss gefasst, vorerst den Bau der Brücke am „Vámháztér“ (Zollamtsplatz), d. i. der fünften Brücke, sicher zu stellen, und zwar auf Grundlage des für dieses Object definitiv angenommenen, wie oben erwähnt mit dem zweiten Preise ausgezeichneten Projectes des Budapester Ingenieurs Johann Feketeházy (Consolbrücke mit drei Oeffnungen). Im Sinne eines weiteren Beschlusses, d. i. der getrennten Vergebung a) der Fundirungsarbeiten und Pfeilerbauten einerseits und b) der Eisenconstruction, decorativen Ausstattung und der Zufahrtsrampen andererseits, wurde im Wege des engeren Concurses bezüglich a) für den 20. Juni eine öffentliche Offertverhandlung anberaumt, bei welcher acht Offerte eingereicht wurden, deren Kostenpreise zwischen 502.000 fl. und 795.000 fl. variiren. Die Entscheidung in der Frage der Brücke am „Eskütér“ (vierte Brücke), bezüglich welcher insbesondere auf die ungehinderte Abwicklung und Sicherung des Schiffahrtsbetriebes Rücksicht genommen werden muss, wird bereits in nächster Zeit erfolgen und auch hier, sowie bei der fünften Brücke, der Steinbau sowohl als die Herstellnng der Eisenconstruction getrennt im Offertwege vergeben werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Monat Mai.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Mai beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen auf freier Bahn, 22 Entgleisungen und 18 Zusammenstösse in Stationen und 194 sonstige meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 220 Personen zu Schaden gekommen, sowie 48 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 132 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 14 verletzt, und zwar entfallen: vier Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Altona, je drei Verletzungen auf den der kgl. Eisenbahn-Direction in Magdeburg und auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, eine Verletznng auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrh.) in Köln, zwei Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn - Direction in Berlin und eine Verletzung auf den der kgl. Eisenbahn-Direction (linksh.) in Köln. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 20 getödtet und 162 verletzt, von Postbeamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 9 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Bahnarbeiter getödtet und 53 Beamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltnng stehende Bahnen (bei zusammen 35.245·88 km Betriebslänge und 979,922.496 geförderten Achskilometern) 239 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und auf den grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2299·05 km Betriebslänge und 31,580.759 geförderten Achskilometern) 6 Fälle, und zwar auf die Werrabahn 2 Fälle und auf die Hessische Ludwigsbahn 4 Fälle.

Schweiz. (Project einer Eisenbahn von Reichenau nach Ilanz und von Ilanz nach Disentis.) Ueber Antrag des Bundesrathes soll einer zu bildenden Actiengesellschaft mit dem Sitze in Ilanz die Concession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Reichenau nach Ilanz und von Ilanz nach Disentis auf die Dauer von 80 Jahren ertheilt

werden. Die Länge der projectirten Bahn beträgt 28·10 km oder, wenn der vorgesehenen Rheincorrection, sowie einer Strassencorrection durch Contrecurven ausgewichen wird, 28·43 Kilometer, die Spurweite 1 m, die Maximalsteigung 30, bezw. 27 oder 25 ‰, die Höhendifferenz 450 m und der Minimalradius 200 m. Zwischenstationen, bezw. Haltestellen sind vorgesehen in Schnaus, Ruis, Obersaxen, Tavanasa, Rinkenberg, Truns, Rabius und Somvix. An Bauobjecten sind zu erwähnen: 3 Rheinbrücken, die grossen Brücken über das Mulineun- und Ruseintobel, 5 kleinere Brücken, mehrere Durchlässe und 6, bezw. bei der Variante 4 Poststrassenübergänge, sowie 1 Rhein- und 1 Strassencorrection. Die Summe der Baukosten beläuft sich auf 4,100.000, bezw. für die Variante auf 4,250.000 Francs oder per Kilometer Bahnlänge auf rund 146.000 Francs. Die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Gesellschaftsstatuten sind binnen 36 Monaten, vom Datum des Concessionsactes an gerechnet, einzureichen, innerhalb 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten zu beginnen und nach weiteren 3 Jahren ist die ganze concessionirte Linie dem Betriebe zu übergeben. Die Nichteinhaltung der Fristen für die eine Section ist ohne Einfluss auf den Fortbestand der Concession für die andere Section.

— (Abänderung und Fristverlängerung der Concession für mehrere Eisenbahnlinien.) Die durch Bundesbeschluss vom 26. Juni 1891 abgeänderte Concession vom 27. Juni 1890 für eine Eisenbahn von St. Gallen über Wattwyl nach Rapperswyl, mit Abzweigung dieser Linie in südlicher Richtung nach Uznach und Pfäffikon über Steinmatt nach Zug soll über Antrag des Bundesrathes dahin abgeändert werden, dass die Concession ertheilt wird für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn

a) von St. Gallen nach Wattwyl,
b) von Wattwyl nach Rapperswyl,
c) einer Abzweigung dieser Linie in südlicher Richtung nach Uznach und
d) von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug.

Gleichzeitig soll die für jede dieser vier Linien festgesetzte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen finanziellen und technischen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten mit der Bestimmung bis 27. Juni 1896 verlängert werden, dass, insoferne Concessionen für die gleichen Linien oder Theilstrecken ertheilt werden, mit Genehmigung der im Art. 5 bezeichneten Vorlagen für eine der unter b) und c) genannten Linien die Concessionen für die betreffende gleiche Linie oder Theilstrecke der anderen Concessionäre dahinfallen.

— (Eisenbahnprojecte.) Der Bundesrath beantragte, die Concession für den Bau und Betrieb folgender normalspuriger Eisenbahnen auf die Dauer von 80 Jahren zu ertheilen: Einer zu bildenden Actiengesellschaft für eine Linie von Rapperswyl nach Wattwyl, eventuell nach Ebnat; der Toggenburgerbahn-Gesellschaft für eine Linie von Wattwyl oder Ebnat-Kappel nach Rapperswyl und für eine Linie von St. Gallenkappel, eventuell einem anderen Abzweigungsorte nach Uznach; ferner einer zu bildenden Actiengesellschaft für eine Linie von Ebnat nach Uznach.

Italien. (Neue Organisation des Transportdienstes über die Meerenge von Messina.) Mit 1. Jänner ist eine neue Organisation des Dienstes für die Beförderung über die Meerenge von Messina von Reisenden, Gepäck, Hunden, Geld- und Werthsendungen, der Messagerie und der bei der Eisenbahn aufgegebenen Packete, Eilgüter, beschleunigten und gewöhnlichen Frachtgüter, Leichen und Thiere und überhaupt für alle in den Tarifen und Transportbestimmungen bezeichneten Gegenstände in Kraft getreten. Die Besorgung dieses Dienstes geschieht unter der Leitung der italienischen Gesellschaft der sicilianischen Eisenbahnen. Gleichzeitig sind die Tarifsätze von 20 und 15 Lire per Tonne, welche bisher für den Gütertransport auf der Seestrecke zur Anwendung kamen, aufgehoben und durch die Taxen der internen italienischen Eisenbahntarife ersetzt worden, indem zu den befahrenen Eisenbahnstrecken jeweils 19 km für den Traject über die Meerenge hinzugerechnet werden. Dieser Streckenzusatz von 19 km setzt sich aus folgenden Theilztrecken zusammen: von Reggio in Calabrien Centralbahnhof nach Reggio in Calabrien Hafen (transit) km 3; von Reggio in Calabrien Hafen (transit) nach Messina Hafen km 15; von Messina Hafen nach Messina Centralbahnhof km 1. Für die internationalen Transporte ergeben sich hienach die nachstehenden Bestimmungen: a) Bei Sendungen, welche auf Grund von Kilometertarifen (Allgemeinen, Special- und Differentialtarifen etc.) zur Ausführung gelangen, werden zur Berechnung der neuen Taxen anstatt des bisherigen Zuschlages von 15 und 20 Lire per Tonne 19 km zu den für die sicilianischen Stationen angegebenen Entfernungen hinzugerechnet, und wird so eine einzige gemeinsame Strecke gebildet, für welche die in den bezüglichen internationalen Tarifen enthaltenen Kilometertaxen anzuwenden sind. Zu dem auf obige Weise erhaltenen Transportpreise über die Meerenge kommt noch eine Umladegebühr zur Anrechnung. b) Bei Sendungen, für welche die Frachtberechnung nach Stationstarifen (Special-Ausnahmetarifen etc.) stattfinden kann, werden, solange die neue Taxberechnung nicht durch Nachträge in die directen internationalen Tarife eingeführt ist, auch ferner die gegenwärtig giltigen Taxen dieser Tarife angewendet. Wenn auf dem Frachtbriefe eine Declaration des Interesses an der Lieferung für die Strecke der Meerenge von Messina angebracht ist, so wird eine Zuschlagstaxe von 0·15 Lire für je 100 Lire Werthdeclaration als Versicherung der Seegefahren erhoben. Sobald die nöthigen Einrichtungen in Reggio Centralbahnhof, Reggio transit Hafen und Messina Hafen getroffen sind, was längstens bis am 30. Juni 1895 geschehen soll, werden die alla rinfusa verladenen und die zerbrechlichen Güter, Lebensmittel, frische Früchte und Vieh in ganzen Wagenladungen oder als solche tarifirt, sowie Privatfuhrwerke und solche Wagen, für welche die directe Ueberfuhr vom Absender auf dem Frachtbriefe verlangt ist, ohne Umladung befördert werden. Für jeden Wagen, welcher über schriftliches Verlangen des Absenders ohne Umladung überzuführen ist, wird statt der nach dem Gewichte der Güter berechneten Umladekosten eine Gebühr von 22·60 Lire für Eilgut und 20·40 Lire für beschleunigtes und gewöhnliches Frachtgut erhoben werden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1894, Nr. 3.]

Frankreich. (Beförderung von Barium-Bioxyd.) Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass der Transport von Barium-Bioxyd auf den französischen Eisenbahnen unter folgenden Bedingungen gestattet sei:

1. Das Barium-Bioxyd muss in vollkommen dichten und unverbrennbaren Behältern, welche mit luftdichten und ebenfalls der Verbrennung nicht ausgesetzten Verschlüssen versehen sein müssen, zum Transport aufgegeben werden.
2. Wenn die Behälter aus zerbrechlichem Materiale bestehen, so müssen sie gegen Stösse so geschützt werden, dass sie weder während der Handhabung, noch im Laufe des Transportes brechen können.

Russland. (Entwicklung des Eisenbahnnetzes.) Die bei dem Staatsbetriebe der ersten russischen Eisenbahnen gemachten traurigen Erfahrungen hatten Ende der Sechziger-Jahre zur Folge, dass der Bau und Betrieb von Schienenwegen durch den Staat definitiv aufgegeben und das System der Concessionirung von Privat-Eisenbahngesellschaften eingeführt wurde. Da die Regierung hiebei selbst die Baucapitalien beschaffte und in der Folge auch die Zinsengarantie übernahm, so führte das Privatbahnsystem zu einem grossen Aufschwunge der Bauthätigkeit, indem in der Periode von 1868—1882 nicht weniger als 16.903 Werst Eisenbahnen, d. i. mehr als die Hälfte des gegenwärtigen Netzes, eröffnet wurden. Doch bedeutete dieses System andererseits eine sich steigernde Belastung der Staatsfinanzen, besonders durch die Gewährung der Zinsengarantie, so dass sich die Regierung endlich im Jahre 1876 bewogen fand, eine Enquête zur Untersuchung der Lage des Eisenbahnwesens unter der Leitung des Grafen Baranow einzuberufen. Die Ergebnisse dieser Enquête, welche allerdings nur für die Nothwendigkeit einer strengen Einflussnahme des Staates auf die Eisenbahnen eingetreten war, ohne sich direct für das Princip der Verstaatlichung auszusprechen, bewirkten einen Umschwung in den Anschauungen der Regierung. Seit dem Jahre 1882 wurden zuerst die den Staat am schwersten belastenden Linien in die eigene Verwaltung übernommen. Seither hat sich als leitendes Princip der russischen Eisenbahnpolitik der Grundsatz herausgebildet, die politisch, militärisch und commerciell wichtigsten Linien selbst zu verwalten, bezw. zu erbauen. In commercieller Beziehung insbesonders strebt die Regierung die Verstaatlichung der Verbindungslinien der grossen Wirthschaftscentren des Reiches mit den Seehäfen und Grenzanschlüssen an. Gegenwärtig, nachdem seit 1. Jänner d. J. auch die drei Linien der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft in die staatliche Verwaltung übergegangen sind und die Verstaatlichung der Linie Witebsk—Dwinsk in Verhandlung steht, hat der Staat so ziemlich sämmtliche Linien des Nordwestens in Händen; die Verstaatlichung der ebenso wichtigen polnischen und südöstlichen Bahnen befindet sich allerdings noch im Stadium der Vorbereitung. Was insbesonders die oben erwähnte Verstaatlichung der Linien der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft betrifft, welche sich angesichts der 2273 Werst be-

tragenden Länge dieser Linien als die bisher bedeutendste Verstaatlichungsaction der Regierung charakterisirt, so hatte dieselbe ihren Grund in der zunehmenden Bedeutung dieser Strecken für die Entwicklung des Umsatzes zwischen Moskau und dem Wolgagebiete einerseits und dem Auslande. Der gegenwärtige Zeitpunkt empfahl sich der Regierung vom fiscalischen Standpunkte für diese Action deshalb, weil für die nächste Zeit eine Steigerung der Ertragsfähigkeit der Linien zu gewärtigen steht, was die Verstaatlichung später kostspieliger gestaltet hätte. — Parallel mit dem Principe der Concentration der Eisenbahnen in den Händen des Staates lässt sich die Bildung grösserer Privatgesellschaften durch Fusionirung, mit Uebergabe kleinerer Staatsbahnen in ihre Verwaltung, beobachten. Dieses System bietet den Vortheil beträchtlicher Ersparnisse in den Betriebskosten; durch die Fusionirung von Eisenbahnlinien mit ungleichen Erträgnissen hofft die Regierung überdies die zu Lasten des Staates gehenden Deficite in den Einnahmen der einen durch die Ueberschüsse in den Einnahmen der anderen Linien zu decken. Im Osten und Süden von Russland bestehen so nnr mehr vier grosse Privatgesellschaften, nämlich: die Südwest-, die neugebildete Südost-, die Moskan-Rjäsau- und die Rjäsau-Uralsk-Eisenbahn-Gesellschaft. — Der Stand der Entwicklung des russischen Eisenbahnnetzes war am 1. Jänner l. J. folgender: In Betrieb befanden sich im europäischen Russland 29.507 Werst (wovon 15.229 Werst im Staats- und 14 278 Werst im Privatbetriebe), in Transcaspien 1343 Werst und in Finnland 1955 Werst. Im Bau begriffen waren 6113 Werst, bezw. 5867 Werst exclnsive Finnland, davon 3668 Werst Staats- und 2199 Werst Privatbahnen. Bewilligt war der Bau von 1230 Werst. Unter den im Bau begriffenen Linien sind wegen ihrer besonderen commerciellen Bedeutung hervorzuheben: die Staatsbahnlinien Michailowo — Borschom, Wladiwostok — Grafskaja und Tschelabinsk – Ob und Ob — Irkutsk in Sibirien und die Privatbahnlinien Beslau — Petrowsk am Caspischen Meere und Tambow — Kamyschin; unter den Linien, deren Bau bewilligt ist, die Privatbahnlinie Balaschow — Charkow. — Von den zahlreichen bestehenden Eisenbahnprojecten ist vor Allem die Verbindung mit Nordrussland ernstlich ins Auge gefasst; die bezüglichen Commissionen haben bereits die Einleitung der Voruntersuchungsarbeiten für die Linien Wologda — Archangelsk und Perm — Kotlas a. d. Dwina beschlossen, welche Resolutionen auch die kaiserliche Genehmigung erhalten haben. Was endlich die Geldmittel betrifft, welche in den Jahren 1893 und 1894 vom Staate für Eisenbahnwesen znr Verfügung gestellt worden sind, so belief sich der dem Communicationsmisterium für Eisenbahnen angewiesene ausserordentliche Credit im Jahre 1893 auf 52·8 und im Jahre 1894 auf 54·2 Millionen Rubel; davon entfielen auf den Bau von Eisenbahnen im Jahre 1893 32·7 und im Jahre 1894 35·4 Millionen Rubel.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2641 T. Gehalt ist am 21. Jnni mit 11 Passagieren und 1037 Gewichtstonnen Ladung, sowie 9386 Stück verschiedenen Holzgattungen nationaler Provenienz von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said: 4 Colli Schuhwaaren, 50 Colli Mehl, 11 Colli Esswaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 517 Stück Pfosten, 3000 Stück ½zöllige Bretter, 1717 Stück Staffeln; nach Padang: 161 Colli Mehl; nach Suez: 15 Colli Esswaaren, 150 Colli Zucker, 1130 Stück Halbstaffeln, 1 Collo Schuhwaaren; nach Gedda: 8 Colli Manufacturen, 339 Colli Zucker; nach Suakim: 2 Colli Manufacturwaaren; nach Aden: 7 Colli Schnhwaaren, 33 Colli chemische Producte, 19 Colli Glasperlen; nach Massaua: 50 Colli Zucker, 2 Colli Spiritus, 75 Colli Bier; nach Zanzibar: 20 Colli Esswaaren, 200 Colli Mehl, 20 Colli Glasperlen; nach Bombay: 410 Colli Papier, 82 Colli Lampen, 13 Colli Holzwaaren, 3 Colli chirurgische Instrumente, 93 Colli Metallwaaren, 48 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Mützen, 89 Colli Glasperlen, 15 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Musikinstrumente, 39 Colli Knöpfe, 75 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Spielwaaren, 10 Colli Esswaaren, 46 Colli Glaswaaren, 782 Colli Farben, 51 Colli Mineralwasser; nach Knrrachee: 6 Colli Metallwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Baumwollwaaren; nach Bagdad: 18 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Baumwollwaaren; nach Bassorah: 7 Colli Metallwaaren, 11 Colli Manufacturwaaren; nach Bushire: 12 Colli Lampen, 50 Colli Zündhölzchen, 100 Colli Zucker; nach Rangoon: 7 Colli Manufacturwaaren, 67 Colli Metallwaaren; nach Colombo: 10 Colli Garn, 13 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Farben, 1564 Stück Bretter; nach Madras: 19 Colli Papier, 6 Colli Metallwaaren, 4 Colli Holzwaaren, 1 Collo Baumwollwaaren, 47 Colli Glasperlen; nach Calcutta: 46 Colli Garn, 2 Colli Musikinstrumente, 254 Colli Papier, 104 Colli Glasperlen, 51 Colli Baumwollwaaren, 23 Colli Knöpfe, 377 Colli Manufacturwaaren, 26 Colli Metallwaaren, 18 Colli Holzwaaren, 3 Colli chirurgische Instumente; nach Penang: 9 Colli Manufacturwaaren, 24 Colli Baumwollwaaren, 114 Colli Papier, 10 Colli Porcellanwaaren; nach Singapore: 2 Colli Mützen, 238 Colli Papier, 15 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Bier, 305 Colli Cement, 47 Colli Glasperlen; nach Soerabaya: 310 Colli Mehl, 6 Colli Manufacturwaaren, 61 Colli Wein, 304 Colli Erdwachs, 10 Colli Metallwaaren, 8 Colli Glasperlen; nach Batavia: 35 Colli Erdwachs, 125 Colli Wein, 27 Colli Garn; nach Samarang: 24 Colli Papier, 305 Colli Erdwachs, 10 Colli Glasperlen; nach Banda: 70 Colli Mehl; nach Cheribon: 72 Colli Garn, 20 Colli Erdwachs; nach Macassar: 55 Colli Mehl; nach Padang: 161 Colli Mehl; nach Hongkong: 385 Colli Metallwaaren, 15 Colli Papier, 32 Colli Seife, 650 Colli Zündhölzchen, 85 Colli Bier, 6 Colli Kurzwaaren; nach Manila: 71 Colli Papier, 30 Colli Garn, 402 Colli Bier; nach Kobe: 10 Colli Glasperlen; nach Yokohama: 26 Colli Metallwaaren, 10 Colli Glasperlen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 722.273 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Verschleiss von Eisenbahn-Frachtbrief-Blanquetten durch nicht ärarische Postämter. Die nachstehenden nicht ärarischen Postämter in Oberösterreich, und zwar: Linz (Stadtpostexpedition II), Gallneukirchen, Ansfelden, Helfenberg, Katzdorf, Neumarkt, Peilstein, Sandl, Sarleinsbach, St. Martin, St. Oswald, St. Peter, Schwarzenberg, Windhaag, Manerkirchen, Ranshofen, Nussdorf am Attersee, Steinbach am Attersee, Niederthalheim, Timelkam, Wolfsegg, Zipf, Gleink, Laufen, St. Wolfgang, Steyr-Steyrdorf, Steyrling, Traunkirchen, Vorchdorf, Reichersberg und Andorf wurden vom 1. Juli 1894 an mit dem Verschleisse von Eisenbahn-Frachtbrief-Blanquetten mit eingedruckten Stempelzeichen betraut. [H.-M.-Z. 40.331.]

Pariser Papierindustrie - Ausstellung.*) (Frachtbegünstigung auf den österr. Eisenbahnen.) In der österreichischen Eisenbahn-Directoren-Conferenz vom 28. Juni wurde unter der Voraussetzung der nachfolgenden Zustimmung der österr. Eisenbahnverwaltungen die Anwendnng des Ausstellungstarifes für die Ausstellungsgegenstände der in Paris vom 23. Juli bis 23. November stattfindenden Ausstellung des Buchhandels, der Papierindustrie und der einschlägigen Künste nnd Gewerbe, sowie der Publicistik (exposition du livre) zugestanden. [24. Juli, Z. 39.798.]

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Anwendbarkeit des Frachtzuschlages im Falle des Art. 7, Abs. 4, des Uebereinkommens und § 3, Abs. 1, der Ausführungsbestimmungen.) Nach einer Mittheilung des Reichseisenbahnamtes in Berlin in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" hat eine Eisenbahnverwaltung die Frage angeregt, ob der im Art. 7, Abs. 4, des internationalen Uebereinkommens in Verbindung mit § 3, Abs. 1, der Ausführungsbestimmungen bei nnrichtiger oder ungenauer Declaration oder beim Ausserachtlassen der gegebenen Sicherheitsvorschriften vorgesehene Frachtzuschlag von 15 Franken für jedes Bruttokilogramm von Gegenständen der im § 1, Ziffer 4, dieser Bestimmung und in der Anlage 1 bezeichneten Art anch Anwendung finde auf solche Gegenstände, bezüglich deren auf Grund des § 1, Abs. 3, der Ausführungsbestimmnngen für den Verkehr zweier oder mehrerer Vertragsstaaten leichtere Bedingungen vereinbart sind. Diese Frage wurde bei einer neben dem Wortlaute vornehmlich den Grund und Zweck der fraglichen Vorschriften berücksichtigenden Auslegung im nachstehenden Sinne beantwortet: Wenn in dem angeführten § 1, Abs. 3, der Ausführungsbestimmungen festgesetzt ist, dass „zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehre für Gegenstände, welche vom internationalen Transport ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren können", so

*) Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 84, Seite 1495.

sollte damit nur die Möglichkeit einer Verkehrserleichterung für derartige Gegenstände geschaffen, nicht aber die den Frachtzuschlag betreffende Festsetzung für den Fall der Gewährung solcher Transporterleichterungen geändert oder als abänderbar bezeichnet werden. Wäre dies in der Absicht gelegen, so hätte es ausdrücklich gesagt werden müssen. Der Wortlaut des § 1, Abs. 3, und seine Stellung gegenüber dem § 3, Abs. 1, ergibt aber deutlich, dass eine derartige Absicht dem Gesetzgeber ferne lag. Ebensowenig bieten die Verhandlungen über diesen Gegenstand (Prot. der II. Conferenz, S. 67, 74, 143) irgend welchen Anhalt für eine solche Annahme. Es werden deshalb, nachdem durch die auf Grund der fachmänischen Conferenzen vom Juni 1893 zwischen einer grösseren Anzahl von Vertragsstaaten getroffenen Abreden, für deren wechselseitigen Verkehr eine andere Fassung der Anlage 1 eingeführt worden ist, die erwähnten Vorschriften des § 3, Abs. 1, der Ausführungsbestimmungen wegen des Frachzuschlages von 15 Franken auch auf die neuen Festsetzungen sinngemässe Anwendung zu finden haben. In den Sonderabmachungen konnte dies nicht wohl erwähnt werden, weil die im § 1, Abs. 3, der Ausführungsbestimmungen ausgesprochene Ermächtigung sich nicht auf Vorschriften über den Frachtzuschlag erstreckt. Dagegen kann es, nachdem über die Auslegung Meinungsverschiedenheiten entstanden sind, nur als zweckmässig anerkannt werden, wenn eine dem Sinne der betreffenden Bestimmungen entsprechende Vorschrift auch in verschiedene internationale Tarife aufgenommen worden ist.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Juli 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1441·04	358·36	1383·46	415·94	98·84	100·61	96·00	103·45
Roggen	2253·38	699·71	964·04	1989·05	292·34	—	5·24	287·10
Gerste	25·12	—	25·12	—	675·99	701·29	335·80	1041·48
Hafer	1116·71	101·31	176·24	1041·78	961·52	397·28	543·36	815·44
Erbsen	294·17	16·60	274·05	36·72	335·54	165·33	82·14	418·73
Bohnen	112·65	—	85·32	27·33	467·44	316·16	374·22	409·38
Raps	159·32	—	—	159·32	177·69	—	—	177·69
Wicken	12·29	40·40	44·94	7·75	293·11	—	247·46	45·65
Leinsamen	337·37	—	—	337·37	—	—	—	—
Lupinen	63·94	—	63·94	—	—	—	—	—
Mais	152·03	—	114·77	37·26	—	—	—	—
Mohn	99·20	—	4·00	95·20	—	—	—	—
Senf	99·10	—	0·51	98·59	—	—	—	—
Diverse	6·14	—	—	6·14	—	—	—	—
Zusammen	6172·46	1216·38	3136·39	4252·45	3302·47	1680·67	1684·22	3298·92
Versicherungswerth ö.W. fl.	51.341	8.490	23.608	36.223	25.579	12.300	11.582	26.297
Spiritus	338·62	—	49·30	289·32	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	6.285	—	900	5.385	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	11	—	1	10	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	13.800	—	2700	11.100	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	11	—	—	10	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	13.800	—	—	11.100	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	9.200	—	—	7.700	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	2	—	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	3600	—	—	3.600	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Rogóżno für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen.

Am 1. August 1894 wird die in der Strecke Krakau—Lemberg zwischen den Stationen Łańcut und Przeworsk gelegene Station Rogóżno für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet werden.

Wien, am 26. Juli 1894. [605]

Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

Der im Nachtrage III zu dem vom 1. November 1892 giltigen Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im obbezeichneten Grenzverkehre, Seite 4, unter: „3 Stationen der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft" für die Relation Nowosielitza trans.—Skalic—Boskowic bei a) und b) vorgesehene Frachtsatz von 111·0 kr. ist mit Giltigkeit vom 18. August 1894 auf **211·0** kr. pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 1. August 1894. [606]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. pr. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. October 1894 gelangt an Stelle des Ausnahmetarifes vom 1. October 1886 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn nebst zugehörigen Nachträgen I—XIV ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Dieser Tarif, dessen Frachtsätze in Hellern für 100 kg Kronenwährung erstellt sind, kann durch die betheiligten Verwaltungen gegen Erlag des auf demselben ersichtlich gemachten Preises bezogen werden.

Wien, am 1. August 1894. [607]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Erhöhung von Frachtsätzen.

Am 15. September 1894 erhöhen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 b, bezw. 3 a (Wolle pp. in Mengen von mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen), zwischen Leipzig (Bayer. u. Thür. Bahnhof) einerseits und Prag (Bubna, Sandthor, Smichov, Unionbank, B.E.B.) andererseits — Seite 34 des Heftes 4 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifes — und zwischen Leipzig (Berl. und Dresdner Bhf.) einerseits und Prag, Smichov (k. k. Oe. St. B.) andererseits — Seite 29 des Heftes 2 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes — von 210 auf 220 Pfennige für 100 kg. Der bis auf Weiteres vierfach abzuziehende Coursunterschiedsbetrag von 2 Pfennig für 100 kg bleibt unverändert.

Wien, am 1. August 1894. [608]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Umschlagsverkehr via Barcs.

Tarifirung von Erdfarben und Bleiweiss.

Mit Giltigkeit vom 15. August 1894 bis auf Weiteres gelangen die für Bleiglätte giltigen Frachtsätze des vom 1. November 1892 giltigen Tarifes im Verkehre von Villach nach Belgrad auch für Erdfarben, als: Amberger Erde, Amphibolin (verwittertes Hornblendegestein), geschlemmt und pulverisirt, Eisenröthe, Potée (geschlemmte eisenoxydhältige Erde), Bolus, Umbra, Ocker, Kasseler Braun, Erdgrün, Erdgrau, Erdschwarz, schwarze Erde, Schwarzkreide, Thon (auch gemahlen und präparirt), dann für Bleiweiss zur Anwendung.

Wien, am 1. August 1894. [609]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Am 15. August tritt der Nachtrag 3 zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält neue Entfernungen für die Stationen Querum und Wenden, sowie abgeänderte Entfernungen für den Verkehr der Stationen Gifhorn, Isenbüttel, Meine, Rötgesbüttel und Triangel. Neu einbezogen sind ferner durch denselben eine Anzahl bayerischer Local- und Vicinalbahnstationen. Bei den Ausnahmetarifen für rohe Kalisalze (Kalitarif), für Kalk (Düngekalktarif) und für verschiedene Düngemittel, wie Dünger, Converterschlacken, phosphorhaltige, Thomasschlacken u. s. w., kommt im Verkehre mit den Stationen der Privatlocalbahn-Actiengesellschaft in München eine anderweite Berechnung der Frachtsätze zur Einführung.

Frankfurt a/M. etc. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Aufnahme einer neuen Station.) Die Station Ludwigshafen a/Rh.-Giuliniwerk wurde mit den für Ludwigshafen a/Rh. giltigen Entfernungen, Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in den oben bezeichneten Gütertarif aufgenommen.

Die Abfertigung auf Ludwigshafen a/Rh.-Giuliniwerk erfolgt nur bei ausdrücklicher Bahnhofsvorschrift.

Etwaiger Schriftwechsel ist mit der die Abfertigung und Verrechnung etc. etc. bewirkenden Anschlussstation Mundenheim zu führen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 1. August ist der Nachtrag XV zum Tarifhefte 2 zur Einführung gelangt. Derselbe enthält u. A. Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, die sich auf die Neuaufnahme der sächs. Verkehrsstelle Neundorf i. V. in den directen Verkehr beziehen, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahn-Stationen. Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1405	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Chrzanow (Frachtenstation)	Wadowice	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	30·2 kr.	26·7 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		
1406	Böhmischen Commercialbahnen		Rübe	Smidar loco u. transit	Hochwessely	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 4500 Tonnen. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechterhaltung der für die Classe C, bezw. für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis Ende Mai 1895	Localtarife	6·7 kr.	5·6 kr.	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; vorzulegen bis 1. August 1895	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Rübenabfälle, Rübenpresslinge, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Hochwessely	Smidar loco u. transit				6·7 kr.	5·6 kr.	1·1 kr.		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend; vorzulegen bis 1. August 1895	
1407	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer	Mähr.-Ostrau	Pozsony-fiókpalyaudvar	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 41·5		Im Kartirungswege		
				Oderberg K.F.N.B. oder K.O.B.	Érsekujvár Galánta Nagy-Tapolcsány Pozsony-fiókpalyaudvar Szempcz Tótmegyer					68·3 55·3 87·3 42·3 48·3 64·3				
				Oderberg K.O.B.	Galgócz-Lipótvár Szered Trencsén-Isztebnik Vág-Ujhely					61·3 58·3 61·0 67·0				
1408	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Packbretter aus weichem Holze, gebrauchte	Wien K. E. B.	Neubruck	Aufgabe als Frachtgut in beliebiger Menge und mit Frachtbriefen, auf welchen die Neubrucker Papierfabrik sowohl als Absender als auch als Empfänger erscheint	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Classe II 64 kr. Classe A 44 kr.	33 kr.	bei Classe II 31 kr. Classe A 11 kr.	Im Kartirungswege		

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Bau-Ausschreibung.

Die **Ausführung der Vergrösserung der Locomotiv-Montirung bei der Werkstätte in der Station Knittelfeld** im approximativen Kostenbetrage von 50.000 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, sowie die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (k. k. Bahnerhaltungs-Inspectorat, III. Stock) in den Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Vergrösserung der Locomotiv-Montirung in Knittelfeld" längstens bis **14. August 1894, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Villach, im Juli 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 89. Wien, 7. August 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministers vom 1. August 1894,*) womit einige Bestimmungen der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen abgeändert, bezw. ergänzt werden.

In der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, werden mit Giltigkeit vom 1. September 1894 die nachstehend bezeichneten Bestimmungen ergänzt, bezw. abgeändert, wie folgt:

§ 6.

Zahl 7, lit. a, Ziffer 5 hat zu lauten:

„5. Die einzelne Kiste darf an Sprengkapseln nicht mehr als 20 kg enthalten. Kisten, deren Gewicht 10 kg übersteigt, müssen mit Handhaben oder Leisten zur leichteren Handhabung versehen sein.“

Zahl 7, lit. a, Ziffer 6 hat zu lauten:

„6. Der Frachtbrief jeder Sendung muss eine vom Absender ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden, unter Ziffer 1 bis 5 getroffenen Vorschriften enthalten.“

Zahl 7, lit. b, Ziffer 2 hat zu lauten:

„2. (1) Die elektrischen Zündungen an langen Guttapercha-Drähten, Bändern oder Stäben sind, höchstens zehn Stück zusammengebunden, in Packete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Packets zu liegen kommen. Von diesen Packeten sind je höchstens zehn zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Die Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 mm betragen darf.

(2) Die sogenannten Abegg'schen Zünder sind in hölzerne Kisten von mindestens 12 mm Deckel-, Boden- und Seitenwandstärke und mindestens 20 mm Stirnwandstärke, deren Länge um 8 cm grösser ist als die der Zünder, derart zu verpacken, dass die Kiste höchstens 100 Zünder enthält, und dass an jeder Stirnwand die Hälfte der Zünder mit Drähten sicher befestigt ist, so dass kein Zünder einen anderen oder die Wandungen berühren und ein Schlottern nicht eintreten kann. Höchstens je zehn solche Kisten sind in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken.

§ 10.

In Zahl 7, lit. b ist an Stelle der Worte: „Einfuhr in dieses Geltungsgebiet“ zu setzen: „Ein-, Aus- und Durchfuhr.“

§ 26.

Im Absatze 1 sind die Worte: „leere oder mit nicht leicht feuerfangenden Gegenständen beladene gedeckte Wagen folgen; dieselben“ zu streichen, und an deren Stelle ist zu setzen:

„(offene oder gedeckt gebaute) Wagen folgen. Von diesen dürfen die offenen Wagen nur mit nicht brennbaren, die gedeckt gebauten Wagen dagegen auch mit nicht leicht feuerfangenden Gegenständen beladen sein; die Wagen . . . .“.

Der kgl. ungarische Handelsminister, mit welchem ich diesfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Wurmbrand m. p.

*) Enthalten in dem am 1. August 1894 ausgegebenen LVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 166.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 1. August 1894, Z. 36.229, an die österreichischen Bahnverwaltungen aus Anlass der Hinausgabe des I. Nachtrages zur Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen.

Der geehrten Verwaltung wird ein Exemplar der im Reichs-Gesetzblatt und im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt zur Veröffentlichung gelangenden h. a. Verordnung vom heutigen Tage, womit einige Bestimmungen der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen abgeändert, bezw. ergänzt werden, zur Kenntnissnahme und Darnachachtung übermittelt.

Gleichzeitig wird die Hinausgabe dieser Verordnung als Nachtrag I zu der amtlichen Handausgabe der bezogenen Verordnung vom 1. August 1893 durch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei veranlasst.

Um die Höhe der Auflage dieses Nachtrages bestimmen zu können, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, ihren eventuellen Bedarf an Exemplaren des Nachtrages I der genannten Staatsanstalt ehethunlichst bekannt zu geben.

Der Preis eines Exemplares wird sich auf einen Kreuzer stellen.

Wien, am 1. August 1894. Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von Graz über Maria-Trost nach Radegund mit einer eventuellen Abzweigung nach Weiz und für eine Drahtseil-, eventuell Zahnradbahn von Radegund auf das Plateau des Schöckl.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Ingenieur Federico Keszler in Graz, im Vereine mit dem Schriftsteller Carl Deistler daselbst, mit dem Erlasse vom 16. Jänner 1894, Z. 68.298 ex 1893 (Verordnungs-Blatt vom 25. Jänner 1894, Nr. 10), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von Graz über Maria-Trost nach Radegund mit einer eventuellen Abzweigung nach Weiz und für eine Drahtseil-, eventuell Zahnradbahn von Radegund auf das Plateau des Schöckl auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 7. Juli 1894. Z. 35.298.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Unter-Cetno über Sudoměř nach Mšeno.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Josef Vepřik, Obmann der Bezirksvertretung in Weisswasser, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die bestehende Industriebahn Kuttenthal—Unter-Cetno auszuführende normalspurige Localbahn von Unter-Cetno über Sudoměř nach Mšeno im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 19. Juli 1894. Z. 35.453.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 26. Juli 1894, Z. 6634, an die Verwaltungen der Hauptbahnen, betreffend die Entgleisung leerer oder wenig beladener Wagen bei der Ausfahrt aus scharfen Bögen.

Bei einer Reihe vorgekommener Entgleisungsfälle wurde die Erfahrung gemacht, dass einzelne in den Zügen einrangirte, namentlich leere oder wenig beladene Wagen, bei der Ausfahrt aus scharfen Bögen in die darauffolgende Gerade mit dem vorderen Räderpaare in der Richtung über den äusseren Schienenstrang zur Entgleisung kamen. In der grossen Mehrzahl dieser Fälle verkehrte der betreffende Zug in der Steigung ohne Nachschub.

Mit Rücksicht auf den gleichartigen Charakter der betreffenden Bahnstellen ist anzunehmen, dass die Ursache dieser Entgleisungen — im Vereine mit anderen ungünstig einwirkenden Umständen — darin zu suchen ist, dass auf der durch den Ueberhöhungsverlauf in dem Geleise gebildeten windschiefen Fläche ein Abheben des äusseren Rades der vorderen Achse steif gefederter Wagen eintritt. Das Mass dieses Abhebens ist umso grösser, je steiler die Ueberhöhungsrampe und je grösser der Achsstand des Wagens ist, und kann, besonders beim Vorkommen kleiner Oberbausutten in der Ueberhöhungsrampe, die Spurkranzhöhe überschreiten, so dass ein zufälliger Seitenstoss die Entgleisung zur Folge haben muss.

Die geehrte Verwaltung wird eingeladen, diesem Gegenstande ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden, wobei auf die in den letzten Jahren in Verkehr gesetzten zweiachsigen Wagen mit 7·5 m Radstand Bedacht zu nehmen sein wird, und dahin zu wirken, dass bei der Erhaltung des Oberbaues ein gleichmässiger und möglichst flacher Verlauf der Ueberhöhungen stets vorhanden ist.

Bei ähnlichen, in Hinkunft vorkommenden Entgleisungen wird im Sinne des Obigen stets der Verlauf der Ueberhöhung zu erheben und unter Angabe des Radstandes des entgleisten Wagens in das Thatbestands-Protokoll aufzunehmen sein.

Wien, am 26. Juli 1894. **Lillenau** m. p.

Europäische Donau-Commission.

Rechenschaftsbericht über die Finanzgebahrung im Jahre 1893.

(Verfasst und verlautbart in Gemässheit des Schlussabsatzes des Art. 16 der Schiffahrtsacte für die Donaumündungen vom 2. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 109 ex 1866).

I. THEIL.

Stand der Einnahmen und Ausgaben.

Einnahmen.

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
1. An der Sulinamündung 1893 eingehobene Schiffahrtsgebühren, und zwar:		
Gebühren von Segelschiffen und Dampfschiffen		2,893.606 68
Gebühren von Flössen		520 —
Polizei-Strafbeträge		3.059 83
zusammen		2,897.186 51
2. Flusslootsentaxen		6.010 —
3. Verschiedene Einnahmen, als: Spitaltaxen, Aichgebühren, Materialverkaufserlös, Eingänge für verkaufte Karten, für die Ausstellung von Beurkundungen, Erträgniss der Werkstätten u. s. w.		2.828 21
4. Zinsen der Erläge in London, Rom, Paris, Wien und Berlin		2.517 84
5. Effectiver Gewinn bei dem Umtausch von Werthpapieren		250.211 31
6. Creditgewinn bei dem Umtausch von Werthpapieren		56.357 60
7. Zinsen von den Papieren der Commission		60.522 09
8. Münzgewinn		250 —
Summe der Eingänge		3,275.883 56
Hiezu der Vortrag aus dem Vorjahre, u. zw.:		
a) Ueberschuss des Jahres 1892 und der Vorjahre	1,146.378 27	
b) Werth der Materialbestände und Conto-corrent-Forderungen	244.821 81	
Gesammtvortrag		1,391.200 08
Gesammtsumme der Einnahmen		4,667.083 64

Ausgaben.

Titel I. Verwaltungskosten.

Capitel 1. Innere Verwaltung.

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
Centraldienst in Galatz einschliesslich der gemeinsamen Kosten der Abtheilungen in Galatz, Tultscha und Sulina		126.974 96

Capitel 2. Polizei- und Schiffahrts-Anstalten.

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
Schiffahrts-Inspection	88.926 67	
Flusslootsendienst	285.007 42	373.934 09
Hafencapitanat	117.002 62	
Lootsendienst an der Mündung	146.744 41	263.747 03
Schiffahrtscasse		38.896 26
Marinespital		48.842 17
Summe der Ausgaben unter Titel I		852.394 51

Titel II. Technischer Dienst und ordentliche Bauarbeiten.

	Frcs. Cts.
Capitel 1. Direction	99.260 64
„ 2. Aufnahmen	11.249 68
„ 3. Ordentliche Erhaltung der Schiffbarkeit	231.329 57
„ 4. Verschiedene Arbeiten	58.718 62
Summe der Ausgaben unter Titel II	400.558 51

Titel III.

	Frcs. Cts.
Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	123.495 54

Titel IV. Besonderer Dienst des Jahres 1893.

	Frcs. Cts.
1. Durchstich zwischen dem 8. und dem 18. Meilensteine	879.516 16
2. Anschaffung der Prägestücke und Kosten der ersten Rettungsmedaillen	2.753 61
3. Bau eines Verwaltungsgebäudes in Galatz	38.957 61
4. Verlängerung der Wurzel des Norddammes	26.226 38
5. Reconstruction des Oberbaues des Norddammes	53.963 41
6. Einrichtung der Lindberg'schen Feuer in Tschatal d'Ismailia, St. Georg und auf dem Felsen von Tultscha	4.067 62
7. Belohnungen	28.000 —
Summe der Ausgaben unter Titel IV	1,033.484 79

Wiederholung der Ausgaben.

	Frcs. Cts.
Titel I. Verwaltungskosten	852.394 51
„ II. Technischer Dienst und ordentliche Bauarbeiten	400.558 51
„ III. Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	123.495 54
„ IV. Besonderer Dienst des Jahres 1893	1,033.484 79
zusammen	2,409.933 35
dazu in laufender Rechnung für Materialankauf u. s. w.	281.562 51
Gesammtbetrag der Ausgaben	2,691.495 86

Vergleich der Einnahmen und Ausgaben.

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
Gesammteinnahmen		4,667.083 64
Gesammtausgaben		2,691.495 86
sonach Ueberschuss		1,975.587 78
a) ordentlicher Dienst:		
Einnahmen	3,275.883 56	
Ausgaben unter Titel I—III	1,376.448 56	
sonach Ueberschuss des ordentlichen Dienstes		1,899.435 —
b) ausserordentlicher Dienst:		
Einnahmen - Uebertrag aus den Vorjahren	1,391.200 08	
Ausgaben unter Titel IV 1,033.484 Frcs. 79 Cts., Ausgaben für Materialien und in laufender Rechnung 281.562 Frcs. 21 Cts.	1,315.047 30	
sonach Ueberschuss des ausserordentlichen Dienstes		76.152 78
Gesammtüberschuss		1,975.587 78

Einzelausweis über die Anlage des Ueberschusses.

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
a) Vorübergehend angelegt:		
in französischen Eisenbahn-Obligationen	6.496 —	
in 3perc. norwegischen Papieren	175.180 85	
in 3perc. schwedischen Papieren	227.900 —	
in 5perc. rumänischer Rente	221.825 —	
in 4perc. rumänischer Rente	93.070 —	724.471 85
b) Vorläufige Erläge in London, Paris, Rom, Wien, Berlin, Galatz		507.381 07
c) Cassabestände in Galatz		285.941 05
d) Cassabestände in Sulina		457.793 81
zusammen		1,975.587 78

II. THEIL.

Nachweisungen und Aufschlüsse über die Bestände der Commission.

Die Bestände der Commission einschliesslich des Reservefondes setzten sich am 31. December 1893 zusammen:

	Frcs. Cts.
a) aus den vorübergehend angekauften Papieren, den Erlägen zu London, Paris, Rom, Wien, Berlin und Galatz, sowie aus den Cassabeständen zu Sulina und Galatz, alles zusammen	1,975.587 78
b) aus den Papieren des Reservefondes per	1,000.000 —
zusammen	2,975.587 78

Passiven hat die Commission seit dem 30. Juni 1887 nicht mehr aufzuweisen.

III. THEIL.

Lage der Sonderfonds.

a) Reservefond.

Dieser Fond, welcher laut im Protokolle Nr. 349 unter § 3 verzeichneten Beschlusses der Europäischen Donau-Commission mit der unveränderlichen Ziffer von 1,000.000 Frcs. festgesetzt wurde, war am 31. December 1893 folgendermassen angelegt:

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
französische Eisenbahn-Obligationen	447.760 —	
3perc. Wilhelm-Luxemburger	450.000 —	
3perc. Schweizer Eisenbahnpapiere	102.240 —	
zusammen		1,000.000 —

b) Pensionsfond der Angestellten.

		Frcs. Cts.
Dieser Fond wies am 31. December 1892 auf		432.952 49
Zuwachs 1893:		
3perc. Abzüge von den Beamtengehalten		8.521 06
Zinsen der Papiere		19.040 90
Subvention zur Gleichgewichtserhaltung		27.264 67
sonach		487.779 12
Auslagen 1893:		
Abfertigung an den ausscheidenden ersten Schiemann P. Sargologo		15.890 10
sonach Stand am 31. December 1893		471.889 02
angelegt in:	Frcs. Cts.	
3perc. Schweizer Eisenbahn-Obligationen	382.760 —	
3perc. Norwegern	89.129 02	
zusammen		471.889 02

c) Pensionsfond der Lootsen.

		Frcs. Cts.
Stand am 31. December 1892		49.662 49
Zuwachs 1893:		
3perc. Rücklässe von den Lootsengehalten		8.655 35
Zinsen der Fondspapiere		1.107 99
zusammen		59.425 83
Ausgaben 1893:	Frcs. Cts.	
Pensionen für die Flusslootsen D. Tracharra, Nic. Lichiardopupolo, Onofrio Zangari, C. Mitzeli	14.500 —	
Rückzahlung der 3perc. Einlagen des austretenden Barrelootsen B. Pocovich	461 30	14.961 30
sonach Stand am 31. December 1893		44.464 53

zur Gänze angelegt in 3perc. Norwegern.

Ausweis über den Effectenbesitz der Europäischen Donau-Commission und der Sonderfonds, sowie über die Vertheilung dieser Effecten.

Bezeichnung der Effecten		Reservefond	Pensionsfond der Angestellten	Pensionsfond der Lootsen	Gesammtsumme der Sonderfonds	Vorübergehende Anlagen	Gesammtsumme
Französische Eisenbahn-Obligationen	Frcs.	447.760 —	—	—	447.760 —	6.496 —	454.256 —
3perc. Wilhelm-Luxemburger	„	450.000 —	—	—	450.000 —	—	450.000 —
3perc. Schweizer Eisenb.-Obligationen	„	102.240 —	382.760 —	—	485.000 —	—	485.000 —
3perc. Norweger	„	—	89.129 02	44.464 53	133.593 55	175.180 85	308.774 40
3perc. Schweden	„	—	—	—	—	227.900 —	227.900 —
5perc. rumänische Rente	„	—	—	—	—	221.825 —	221.825 —
4perc. rumänische Rente	„	—	—	—	—	93.070 —	93.070 —
zusammen	Frcs.	1,000.000 —	471.889 02	44.464 53	1,516.353 55	724.471 85	2,240.825 40

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Prag: Herstellung eines Industriegeleises in Beneschau: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Beneschau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die von der Kohlenhändlerin Josefine Pokorny beabsichtigte Herstellung eines Industriegeleises in der Station Beneschau für den 8. August anberaumt. [G.-I.-Z. 14.281.]

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Locomotivremise in Eger.) Am gemeinschaftlichen Bahnhofe in Eger wird für Zwecke der kgl. Bayerischen Staatsbahnen eine Locomotivremise mit einem Wohnungsanbau hergestellt. [21. Juli, Z. 39.059.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Geleiseänderung im Erdberger Gaswerk in Wien.) Die Geleiseanlagen im Erdberger Gaswerk werden aus Anlass der Verlegung einer Drehscheibe geändert und theilweise verlängert. [18. Juli, Z. 36.101.]

— (Brückenwaage in Kladrub.) Für Zwecke der Firma Ferdinand Čepek in Přelouc wurde in der Station Kladrub eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt. [22. Juli, Z. 36.380.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Bauliche Veränderungen in mehreren Stationen.) Das Project für Erweiterung der Geleiseanlagen in den Stationen Ung.-Hradisch Stadt, Kunowitz, Bohuslawitz, Hradek-Slavičin und Vlarapass wurde zur Ausführung genehmigt. [21. Juli, Z. 31.288.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Umschlagstelle Linz Umschlagplatz.) Die nächst der Station Linz der Linie Wien—Salzburg neu errichtete Umschlagstelle Linz Umschlagplatz ist für den Umschlag von transitirenden Frachtgütern am 1. August dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

— (Eröffnung der Station Rogóżno.) Am 1. August ist in der Strecke Lemberg—Krakau zwischen den Stationen Przeworsk und Łańcut die Station Rogóżno für den Personen- und Gepäcksverkehr, mit Ausnahme bei den Schnellzügen, sowie für den Eilgut- und Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet worden. [Z. 42.283.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Dauer der den Nachbenannten bereits früher im Sinne der bestehenden Normen ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachten Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 42.839, die seinerzeit mit Erlass vom 25. Juni 1893, Z. 40.113, dem Obergespan Zoltán Kallay, dem Gutsbesitzer Georg Beniczky, dem Stefan Baranyai und Consorten ertheilte Vorconcession für eine von Nádasd (Comitat Borsod) aus über Bekölcze, Csehi, Szarvaskeö und die Gemarkung der Gemeinde Fél-Német bis zur Endstation Eger (Erlau) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Füzes-Abony—Eger (Flügelbahn der Linie Hatvan—Miskolcz) führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 25. Juni, Z. 44.453, die seinerzeit mit Erlass vom 23. Juli 1893, Z. 47.828, dem Oberstuhlrichter Thomas Lipcsey für eine von der Station Tisza-Füred der Linie Debreczen—Füzes-Abony der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Tisza-Szöllös, Tisza-Szent Imre und die Gemarkung der Gemeinden Karczag und Madaras in der Station Kis-Ujszállás mit den Linien Kis-Ujszállás—Dévaványa — Budapest — Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal und Kis-Ujszállás—Kis-Terenne der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
3. Mit Erlass vom 9. Juli, Z. 47.090, die seinerzeit mit Erlass vom 25. Juni 1893, Z. 40.113, den Reichstagsabgeordneten Desiderius Schäfer und Johann Szentmiklósy ertheilte Vorconcession für eine von der Station Detta der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Temeser Comitates über Omor, Perkoszova und die Gemarkung der Gemeinde Buttyin bis Nagy-Szám führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 82 ex 1893, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
4. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 47.362/III, die seinerzeit mit Erlass vom 25. Juni 1893, Z. 36.739/III, dem Alexius Inárcsi-Farkas und dem Ladislaus Adám, Einwohnern von Nagy-Körös, ferner dem Alexander Jalsoviczky und dem Grafen Friedrich Szapáry ertheilte Vorconcession für eine von der Station Nagy-Körös (nächst Czegléd) der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Nagy-Körös—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, diese mit der Station Uj-Kecske (nächst Szolnok) der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft (Theissstrecke) verbindende und von dort bis Ó-Kecske führende normalspurige Localbahn (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1893, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Ausland.

Italien. (Stempelgebühr auf dem Connossement und den Frachtbriefen in Italien.) Am 1. November v. J. sind die neuen Vereinbarungen für den Post- und Handelsverkehr zur See in Kraft getreten, und es kommt damit das Gesestz vom 22. April v. J., Nr. 195, durch welches jenes Uebereinkommen genehmigt worden ist, in seinem ganzen Umfang zur Vollziehung. Betreffend den Eisenbahndienst sind die nachstehenden Bestimmungen des Art. 15 des Gesetzes zu beachten: „Die Stempelgebühr auf den Connossements und den Frachtbriefen ist festgesetzt auf 10 Cent., wenn das Gesammtgewicht der Sendung 20 kg nicht übersteigt, und auf 60 Cent., wenn das Gewicht 20 kg übersteigt. Die Eintragung eines niedrigeren Gewichtes auf den Connossements und Frachtbriefen, um eine niedrigere Gebühr zu bewirken, als die ist, welche nach dem wirklichen Gewicht sich ergeben würde, wird als eine Zuwiderhandlung gegen das Stempelgesetz betrachtet. Das Connossement (polizza di carico) ist in Italien das Document, welches die per Schiff zu transportirenden Güter begleitet und so den Verfrachtungsvertrag darstellt, der in seinen Eigenschaften und Wirkungen dem Frachtbrief (lettera di vettura) ähnlich ist, welcher bei der Beförderung von Gütern mit anderen Transportmitteln als der Schiffahrt angewendet wird. Die italienischen Eisenbahn-Verwaltungen gebrauchen übrigens für den Frachtbrief nicht den Ausdruck „lettera di vettura", sondern sie nennen denselben „richiesta di spedizione" und bezeichnen ihn ferner noch besonders als „nota di spedizione" für Eilguttransporte und „lettera di porto" für Frachtgütertransporte. Durch das Gesetz vom 22. April v. J. sind die Vorschriften, betreffend die neue Berechnung der Stempelgebühr für den Frachtbrief auch auf die vom Auslande kommenden Eisenbahntransporte ausgedehnt worden. Die Erleichterung, welche in Folge der neuen Vorschriften für den internationalen Verkehr entstehen, sind ganz erheblich, wenn man bedenkt, dass die Stempelgebühr vorher ohne Unterschied 1·20 Lire für jeden Frachtbrief war, was in sehr fühlbarer Weise die kleinen Sendungen beschwerte.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 3.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Thisbe" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 1789 Tonnen Gehalt ist am 10. Mai von Bombay abgefahren und am 3. Juni mit 3 Passagieren und 2679 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 11.470 kg Pfeffer, 1,100.750 kg Baumwolle (hievon 166.500 kg für Venedig),

76.125 kg Mirabolamen, 431.375 kg Ricinussamen (hievon 76.125 kg für Venedig), 203.000 kg Leinsamen (hievon 50.750 kg für Venedig), 304.500 kg Gingellysamen, 519.375 Teelseedsamen; aus Suez 7000 kg Perlmutter, 2550 kg Wachs, 21.752 kg Gummi. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,073.501 fl. ö. W.

Neckar. (Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei.) Auf Grund einer Vereinbarung zwischen der kgl. württembergischen, der grossherzoglich badischen und der grossherzoglich hessischen Regierung ist mit 1. Mai 1894 durch übereinstimmende Verfügungen der drei Uferstaaten Württemberg, Baden und Hessen eine neue Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Neckar erlassen worden.

Diese Polizei-Ordnung enthält in 43 Paragraphen Bestimmungen über das Verbot gegenseitiger Behinderungen und Beschädigungen, über das Schiffsattest (Beklopfbrief), über die Bezeichnung der Schiffe und ihrer höchsten zulässigen Einsenkungstiefe, über die grösste Belastung der Schiffe, über die Ausweise der Schiffsführer und der Schiffsmannschaft, über die Länge und Breite der Schleppzüge, über die Flossscheine, über die Bezeichnung des Flosseigenthümers, über die Länge und Breite der Flösse, über die Ausrüstung und Bemannung der Flösse, über die Vollmacht des Flossführers, über die Wahrschau der Flösse, über die Einhaltung des Fahrweges, über die Abstände bei der Thalfahrt, über die Abstände bei der Bergfahrt, über die Signale der Kettendampfer, über sonstige Vorschriften für fahrende Schiffe und Flösse, über das Vorbeifahren von Schiffen, die sich in verschiedenen Fahrwegen befinden, über das Vorbeifahren von Schiffen und Flössen an einander im gleichen Fahrweg von genügender Breite in gleicher und in entgegengesetzter Richtung, über das Verhalten beim Begegnen in Fahrwegen von nicht genügender Breite, ferners besondere Bestimmungen für die Kettenschleppzüge, für Dampfschiffe überhaupt und für vom Ufer aus gezogene Schiffe, Bestimmungen über das Fahren durch Brücken und bei Fähren, über die Verpflichtungen bezüglich der Fähren, über die Fahrten bei Nachtzeit und Nebel, über die Einstellung der Flösserei bei hohem Wasserstande, über das Verhalten der Schiffe und Flösse bei niederem Wasserstande, über das Verhalten beim Festfahren oder Versinken, über das Verhalten während des Stillliegens, über das Fahren über versenkte Telegraphenkabel, über die Freihaltung der Leinpfade, über die Beförderung von Sprengstoffen, über die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehöriger Gegenstände, über die Beförderung von ätzenden und giftigen Stoffen, über die Haftung für die richtige Bezeichnung und Verpackung feuergefährlicher Gegenstände, sowie ätzender und giftiger Stoffe, über die Handhabung der Aufsicht, über die Mitführung eines Abdruckes der Polizei-Ordnung und über den Termin des Inkrafttretens der neuen Vorschrift.

Als besonders bemerkenswerth ist unter den Bestimmungen der neuen Polizei-Ordnung hervorzuheben, dass die Bewerber um ein Neckar-Schifferpatent nebst dem Wohnsitze im Reichsgebiete auch eine mindestens sechsjährige Ausübung der Schiffahrt auf dem Neckar nachzuweisen haben. Der Inhaber eines Rhein-Schifferpatentes wird zur Führung von Schiffen auf dem Neckar zugelassen, wenn er nachweist, dass er ausser der zur Erlangung des Rhein-Schifferpatentes erforderlichen Zeit noch mindestens weitere zwei Jahre lang die Schiffahrt auf dem Neckar betrieben hat. Die Ausstellung des Neckar-Schifferpatentes, bezw. die betreffende Bescheinigung auf dem Rhein-Schifferpatente erfolgt auf Grund urkundlicher Nachweise (Schiffs-Dienstbuch, Arbeitsbuch) über die zurückgelegte Vorbereitungszeit durch die zuständige Verwaltungsbehörde desjenigen der drei Neckar-Uferstaaten, in welchem der Bewerber seinen Wohnsitz hat. Hat derselbe in keinem der genannten drei Uferstaaten seinen Wohnsitz, so steht es ihm frei, in welchem Uferstaate er die Ausstellung des Patentes, bezw. die Bescheinigung nachsuchen will.

Für die Flösse wird die Beibringung eines eigenen Flossscheines gefordert, welchen für das einzelne Floss der Eigenthümer, Spediteur oder Flossführer auszufertigen hat und in dem die Länge des Flosses, Zahl und Gattung der Stämme, der Name des Eigenthümers und des Flossführers, die Zahl der Flossmannschaft, sowie die Abgangs- und Bestimmungsstation des Flosses wahrheitsgetreu anzugeben sind. Wird unterwegs Holz verkauft, so ist der Abgang im Einzelnen auf dem Flosse zu verzeichnen. Auch muss der Führer eines Langholz-Flosses, wenn er nicht zugleich dessen Eigenthümer ist, von dem letzteren zu seiner Vertretung durch eine amtlich beglaubigte Urkunde bevollmächtigt sein und diese Vollmacht auf der Reise stets mit sich führen.

Ferners ist der Flossführer verpflichtet, dem Floss einen Wahrschauer vorauszuschicken, welcher in einer Entfernung von mindestens zwei und höchstens vier Kilometer dem Flosse vorausfährt oder vorausgeht (letzterenfalls den Leinpfad einhaltend) und mit einer aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehenden, mindestens 1 m im Geviert messenden Flagge bei Annäherung eines bergfahrenden Schiffes Zeichen gibt. Nur die Schollenflösse sind von der Verpflichtung zur Absendung eines Wahrschauers befreit, haben aber dafür die Wahrschauflagge an einer mindestens 5 m hohen Stange zu führen.

Bezüglich der Beförderung von Sprengstoffen auf dem Neckar gelten die in den Uferstaaten des Flusses zufolge Vereinbarung der Bundesregierungen erlassenen Bestimmungen über den Verkehr mit diesen Stoffen. Betreffs der Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehöriger Gegenstände, als: Rohpetroleum und dessen Destillationsproducte, flüchtige, aus Theer und Theerölen bereitete Stoffe, Schwefeläther, Collodium, Schwefelkohlenstoff, rothe rauchende Salpetersäure, weisser und gelber, sowie rother Phosphor, Bucher'sche Feuerlöschdosen, kommen analoge Bestimmungen, wie sie für den Rheinverkehr eingeführt wurden, zur Anwendung.

Die Verantwortlichkeit für die vorgeschriebene Bezeichnung und Verpackung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehöriger Gegenstände, sowie von ätzenden und giftigen Stoffen obliegt dem Führer des Fahrzeuges und dem Absender; der Letztere hat dem Führer des Fahrzeuges und dieser allen, welche beim Laden und Löschen der gefährlichen Gegenstände beschäftigt werden, von deren Gefährlichkeit Mittheilung zu machen, und zwar auch dann, wenn die Gefährlichkeit schon aus der Art der Verpackung und ihrer Bezeichnung zu entnehmen sein sollte. Die gleiche Anzeige hat zu machen: a) wer die Güter dem Absender behufs der Verladung übersendet, dem Absender, b) wer die Güter einem anderen als dem Absender zur Weiterbeförderung behufs der Verladung übersendet, seinem unmittelbaren Nachmanne.

Die Handhabung der Aufsicht betreffend, sind alle mit der Flusspolizei betrauten Beamten befugt, sich jederzeit davon zu vergewissern, dass die nach der Polizei-Ordnung den Führern von Fahrzeugen obliegenden Verpflichtungen erfüllt werden. Liegt Grund zur Annahme vor, dass bei einem auf der Fahrt begriffenen Schiffe, Flosse oder Schleppzug den Bestimmungen der Polizei-Ordnung nicht entsprochen ist, so können die Fluss-Polizeibeamten die Beilegung an der nächsten hiezu geeigneten Stelle anordnen, und darf die Fahrt erst nach erfolgter Beseitigung der Vorschriftswidrigkeit fortgesetzt werden.

Ein neues Schutzmittel für Dampfkessel und Schiffsböden. Vor Kurzem ist ein neues Anstrichmittel — Anticorrosivum genannt — in den Handel gebracht worden, das nach den Mittheilungen der „Hansa“ auch für die Schiffahrt von Bedeutung zu werden verspricht. Das Anticorrosivum ist ein Lackpräparat, bestimmt, in erster Linie die Dampfkessel gegen Rost und Kesselstein zu schützen. Die hervorragenden Eigenschaften dieses Mittels, welches einem Dampfdruck von 30 Atmosphären widersteht, ohne zu zerrinnen, von Säuren nicht angegriffen wird und zwei Stunden nach erfolgtem Auftragen sich fest und innig mit der Metallfläche verbunden hat, dürften demselben zweifellos den ersten Platz unter den bisher angewendeten Schutzmitteln einräumen. Nachdem der Kessel von Rost und Kesselstein möglichst gereinigt worden ist, soll derselbe in etwas angewärmtem Zustande gestrichen werden. Der Anstrich ist zweimal zu bewirken, und darf der zweite Anstrich erst dann erfolgen, wenn der erste trocken ist. Vor dem Anstreichen ist der Kessel mit einer Stahldrathbürste gut zu reinigen und sodann abzufegen. Es ist zu beachten, dass beim Anstreichen sämmtliche Mannlöcher geöffnet sind und eine Sturmlaterne in Anwendung kommt. Zwei Stunden nach dem Anstriche kann bereits wieder Wasser in den Kessel eingelassen werden. Die gestrichenen Flächen sind dem schädlichen Einflusse des säurehaltigen Speisewassers entzogen und Corrosionen daher gänzlich ausgeschlossen. Der sich etwa bildende Kesselstein haftet nur lose an den Kesselwänden und kann mittelst eines Kehrbesens leicht entfernt werden. Ein solcher Anstrich hält erfahrungsgemäss länger als sechs Monate vor. Die Vortheile, welche sich aus der Verwendung des Anticorrosivums ergeben, lassen sich in Folgendem kurz zusammenfassen:

1. Die Kessel werden eine erheblich längere Gebrauchsdauer haben, als es bisher der Fall war.
2. Eine Ausserbetriebsetzung der Kessel ist nicht erforderlich.
3. Die Explosionsgefahr, oft durch versteckt liegende Corrosionen hervorgerufen, wird beseitigt, sofern nicht andere Factoren ins Spiel kommen.

4. Das erzielte Ersparniss ist ein sehr bedeutendes, da Dampfkessel sehr theuere Objecte sind.

Das Anticorrosivum hat sich auch unter Wasser trefflich bewährt; namentlich zeigten damit gestrichene Schiffsböden, Tanks, Pontons selbst nach längerer Zeit nicht die mindesten Corrosionen. Da Ansetzen der Schalthiere entfällt, da der Anstrich stets eine glatte Oberfläche behält und weder springt noch rissig wird. Das fragliche Präparat ist sehr ausdehnungsfähig; es deckt vortrefflich und kann mit 1 kg eine Fläche von 5—20 m^2 gestrichen werden. Der Verbrauch ist somit ein minimaler, so dass die Anschaffungskosten des Mittels gegenüber den damit zu erzielenden Vortheilen kaum in die Waagschale fällt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 6. bis zum 12. August.)

Adriatischer Dienst.

6. August, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.
7. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.
8. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
9. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.
10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste“, Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Tersteuik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
11. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.
12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

7. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea“, Capitän P. Craglietto, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
8. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Urano“, Capitän E. Mazzarevich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.
10. „ um 1 Uhr Mittag: Dampfer „Thalia“, Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alerandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
11. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Maria Teresa“, Capitän A. Mitis, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela“ Capitän F. Cossovich, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Juli unterstellten Strecken.) Anfangs Juli gehörten dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 70 Eisenbahn-Verwaltungen an, und zwar:

a) 39 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 21 Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahn und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (königl. Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 331·53 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 77.991·45 km.

Hievon kommen auf:

1. a) Preussische Eisenbahnverwaltungen	26.135·60 km	
b) Bayerische (einschliesslich Pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	5.736·26 „	
c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen	2.773·01 „	
d) Württemberg. Eisenbahnverwaltungen	1.703·12 „	
e) Badische Eisenbahnverwaltungen	1.459·05 „	
f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen	1.655·05 „	
g) die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrig. deutschen Mittel- und Kleinstaaten .	4.089·28 „	
die Deutschen Verwaltungen zusammen		43.551·37 km
2. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen .	8.171·96 km,	
königl. Ungarische Staatsbahnen	10.296·68 km)	27.725·70 km
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banja-luka-Doberlin)		105·05 „
4. Niederländische Verwaltungen		2.755·67 „
5. Luxemburgische „		166·17 „
6. Belgische „		702·88 „
7. Rumänische „		2.492·29 „
8. Russisch-Polnische „		492·32 „
Gesammtbetriebslänge .		77.991·45 km

Die Vereinsbahnen hatten Anfangs Juli 1892 eine Ausdehnung von 76.031·59 km; das Netz derselben ist daher in den letztverflossenen beiden Jahren um 1.959·86 km gewachsen.

An dem Zuwachs sind betheiligt:

a) die Deutschen Verwaltungen .	mit 1.154·91 km	oder	58·9 %
b) „ Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen	„ 707·43 „	„	36·1 %
c) „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	„ 97·52 „	„	5·0 %

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXXXVIII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 31. Juli herausgegebene LXXXVIII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 605: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 30. Juli 1894, Z. 59.659, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Imst, Landeck und Bregenz in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 606: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 30. Juli 1894, Z. 54.420, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Baranya (einschliesslich des Gebietes der kgl. Freistadt Fünfkirchen) und Somogy in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 607: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Juli 1894, Z. 106.842, betreffend das Verbot des Einbringens von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Imst, Landeck und Bregenz in Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des LXXXIX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 2. August herausgegebene LXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 608: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 29. Juli 1894, Z. 12.075/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Vorarlberg und den politischen Bezirken Imst und Landeck in Tirol nach Oberösterreich.

— (Inhalt des XC. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 3. August 1894 herausgegebene XC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 609: Kundmachung der k.k. Landesregierung für Krain vom 29. Juli 1894, Z. 9871, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Vorarlberg und aus den politischen Bezirken Imst und Landeck in Tirol.

Nr. 610: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 30. Juli 1894, Z. 13.167, betreffend das Verbot der Einfuhr von Zucht- und Nutzvieh aus den politischen Bezirken Imst, Landeck und Bregenz in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 611: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verboten ist.

Nr. 612: Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 24. Juli 1894, Z. 31.217, betreffend die Aenderung in der Vornahme der Desinfection fremder Viehwagen Seitens der Eisenbahn Wien-Aspang.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat Juli 1894.)

Artikel	Lager am 1. Juli	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Juli
	Metercentner			
Weizen	3320	101	876	2545
Roggen	138	108	138	108
Gerste	1613	200	101	1712
Hafer	9169	308	3015	6462
Malz	415	240	263	392
Mais	1641	1403	858	2186
Diverse	9435	1156	2520	8071
Total	25731	3516	7771	21476

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Juli 1894				Juli 1893			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	260.175	143.859	175.271	228.763	310.034	166.768	210.201	266.601
Darunter:								
Weizen	41.515	17.018	16.742	41.791	87.302	16.633	37.871	66.064
Roggen	47.517	28.670	27.143	49.044	29.954	10.648	7.836	32.766
Gerste	35.096	1.402	10.136	26.362	13.870	3.962	10.463	7.369
Hafer	40.990	13.587	38.960	15.617	25.480	27.104	26.248	26.336
Mais	33.980	67.724	63.081	38.623	78.656	87.263	101.201	64.718
Hirse	2.707	3.331	4.035	2.003	13.414	396	3.279	10.531
Bohnen	7.289	1.302	2.390	6.201	9.461	8.336	7.080	10.717
Erbsen	1.294	277	1.180	391	2.117	163	785	1.495
Malz	2.948	—	441	2.507	3.041	186	1.182	2.045
Raps	7.245	2.434	2.144	7.535	2.816	775	1.583	2.008
Hanfsamen	862	—	502	360	742	49	202	589
Wicken	819	—	—	819	150	359	457	52
Mehl	9.978	2.176	3.614	8 540	12.273	4.312	2.867	13.718
Kleie	5.134	3.151	1.084	7.201	1.542	1.652	2.748	446
	237.374	141.072	171.452	206.994	280.818	161.838	203.802	238.854
Spiritus	941	—	293	648	6.314	—	1.002	5.312
Zucker	5.042	—	1.214	3.828	1.845	100	790	1.155
Wein	3.665	284	241	3.708	8.291	342	1.018	7.615
Oele und Fette	1.111	543	265	1.389	1.148	240	404	984
Sonstige Waaren	12.042	1.960	1.806	12.196	11.618	4.248	3.185	12.681
Mittlere Tagesbewegung	12.274 Meter-Centner				14.500 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,493.100	559.850	863.295	2,189.655	2,899.060	607.460	981.740	2,524.780

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	61	14	24	51	32	16	6	42
Versicherungswerth . . fl.	226.720·—	44.460·—	80.920·—	190.260·—	200.430·—	86.550·—	31.200·—	255.780·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	16	5	7	14	7	8	6	9
Versicherungswerth . . fl.	33.750·—	5.100·—	17.600·—	21.250·—	33.400·—	29.000·—	31.200·—	31.200·—
Lombardbetrag . . . . fl.	17.670·—	2.620·—	9.250·—	11.040·—	19.802·55	15.237·50	19.140·05	15.900·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges zum Gütertarife, Theil III, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 tritt ein Anhang zum Gütertarife, Theil III, Heft 2, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten etc. vom 1. September 1893 zwischen ungarischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie schweizerischen Stationen andererseits in Wirksamkeit.

Der Anhang enthält Coursdifferenzen, welche vom 1. September 1894 ab im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abgezogen werden.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 1. August 1894. [610]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von ermässigten Sonn- und Feiertags-Tour- und Retourkarten II. und III. Classe.

Vom 12. August 1894 angefangen gelangen bis auf Weiteres nachstehende ermässigte Sonn- und Feiertags-Tour- und Retourkarten zur Ausgabe:

Relation		Tour- und Retourkarten	
		II. Classe	III. Classe
von	nach	Kronen	
Klagenfurt . . .	Velden a. W. . .	2.20	1.40
Villach	Pörtschach a. S. .	2.20 *)	1.40 *)
Villach	Velden a. W. . .	1.60	1.—

*) Diese Tour- und Retourkarten gelten auch zur Fahrt nach Töschling und Leonstein und zurück.

Bestimmungen.

Die Giltigkeit dieser ermässigten Tour- und Retourkarten beschränkt sich nur auf jenen Tag (Sonn- oder Feiertag), für welchen dieselben ausgegeben werden, und dürfen zur Hin- und Rückfahrt alle fahrplanmässigen Züge mit Ausnahme der Schnellzüge Nr. 401 und 402 benützt werden.

Freigepäck wird nicht gewährt.

Beim Uebertritte in eine höhere Wagenclasse ist die Differenz zwischen den Reisen der betreffenden Postzugs-Fahrkarten nachzuzahlen.

Im Uebrigen finden auf diese Tour- und Retourkarten die im Personentarife der Südbahn, Theil II vom 1. April 1893 ausgesprochenen Bestimmungen für Tour- und Retourkarten im Naheverkehre Anwendung.

Wien, am 1. August 1894. [611]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Theil V, Heft I (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr).

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. September 1894 gelangt Nachtrag I zu dem oben bezeichneten Tarif zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Abgeänderte Frachtsätze von Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Aenderungen der Tarifbestimmungen und Stationsnamen, Ergänzungen der Schleppbahngebühren und endlich die Aufhebung der Frachtsätze nach Endorf und Neuötting.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. October 1894.

Wien, am 4. August 1894. [612]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Frachtsätze für Getreide.

Mit 20. August 1894 treten directe Frachtsätze für den Transport von Getreide etc. in vollen Wagenladungen im Verkehre zwischen Časlau, Laa, Mistelbach und Possitz-Joslowitz einerseits und Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg, sowie Stationen der Warstein-Lipstadter, Weimar-Geraer und Saal-Eisenbahn andererseits in Wirksamkeit, und können dieselben bei den betreffenden Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 2. August 1894. [613]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Gebührentarife, Theil II.

Vom Tage der Betriebseröffnung tritt der Gebührentarif für Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 30 kr. (= 60 Heller) bezogen werden.

Wien, am 29. Juli 1894. [614]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. August kamen für den genannten Verband zur Ausgabe: Nachtrag XVII zum Gütertarife, Heft 1, und Nachtrag V zum Gütertarife, Heft 2. Dieselben enthalten neue Sätze für Station Neundorf i. Voigtl. der kgl. Sächsischen Staatsbahnen, Aenderung der Frachtberechnung für den Ausnahmetarif für Zuckerrüben etc. zum 1. September 1894, Nachtrag V, ferner Aenderung der Zuschläge etc. für Meeder, Rodach und Wiesenfeld ab 1. Juli 1894 und Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide etc. zum 1. August 1894. Die Nachträge sind von Ende Juli ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1409	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Stationen der Strecken: Tétény incl.—Csáktornya incl. (jedoch excl. Székesfehérvar); N.-Igmánd incl.—Moba incl.; Nagy-Czonk incl.—Kanizsa incl. (jedoch excl. Szombathely) und M. Keresztur incl. —Barcs incl.	Innsbruck und Schwaz	Für Mahlproducte in jedem Gewichte. Für Getreide bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige Begünstigung gelangt nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten zur Anwendung, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangenden Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, resp. für Getreide, auch Tarif für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Verschieden	0·42 Heller pro 100 kg und 1 km, plus je 8 Heller Manipulationsgebühr, bezw. plus ungar. Steuer, wobei Hellerbruchtheile auf ganze Heller aufzurunden sind	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Originalfrachtbriefe über Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte, die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Duplicatfrachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.	
			und für die hieraus erzeugten Mahlproducte	Innsbruck und Schwaz	Stationen der Strecken: Kufstein incl. bis Avio incl. und Franzensfeste incl. bis Lienz incl.									
1410	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, K. k. österr. Staatsbahnen	Erdnuss- (Arachiden) Schalen	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Drabanowitz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	121 (kr. ö. W. incl. Mgb. bzw. Steuer)	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Fiume						123 kr. ö. W. incl. Mgb. bzw. Steuer				
1411	Südbahn-Gesellschaft	Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände, welche zum Baue und zur Einrichtung einer Mälzerei und Darre in Schleppohof bei Klagenfurt Verwendung finden, gelangt bis Ende December 1894 der im Nachtrag I zum Localtarife (Theil II) enthaltene Ausnahmetarif XVII auf den Linien der Südbahn auch dann zur Anwendung, wenn das gedachte Etablissement mit der Südbahn in keine directe Schienenverbindung gesetzt werden sollte.												
1412	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Roh- und Sandzucker	Wenn während der Zeit vom 1. September 1894 bis Ende August 1895 von dem im Ausnahmetarif Nr. 16 des österr.-ungar.-ital. Güterverkehres benannten Stationen, überhaupt auf der Route via Wien—Peri mehr als 1500 Wagen Roh- und Sandzucker nach Genua, S. Martino, Buonalbergo, Sampierdarena und Rivarolo-Ligure zur Beförderung gelangen, so werden für Sendungen von den Stationen Austerlitz, Brünn und Raitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann für Sendungen von den im Ausnahmetarif Nr. 16. des österr.-ungar.-ital. Güterverkehres benannten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, mit Ausnahme von Bedihošt, Prossnitz und Wrbatek, auf die in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze ab den benannten Stationen folgende Frachtnachlässe gewährt, und zwar: Bei einem Quantum von über 1500 bis 2000 Wagen, für jeden Wagen innerhalb dieses Quantums . . . Frcs. 5·—; Bei einem Quantum von über 2000 bis 2500 Wagen, für jeden Wagen innerhalb dieses Quantums . . . „ 7·50; Bei einem Quantum von über 2500 Wagen, für jeden Wagen über 2500 Wagen . . . „ 10·—								Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Originalfrachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1413	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Phosphorite russischer Herkunft	Podwołoczyska (Bhf.) transit	Znaim	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenz-Verkehr enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenz-Verkehr	Besteht kein Verbandsfrachtsatz	101·0 kr.		Im Kartirungswege		
1414	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Karapczin a. S.		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- u. Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Bojan				20	18	2			
					Nowosielitza				24	19	5			
					Kolomea				19	15	4			
					Zabłotów				17	15	2			
1415	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl der Posit. E, 6 und 7 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Zöptau	Wiechstadtl-Lichtenau transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	23·9 kr.	20 kr.	3·9 kr.	Im Kartirungswege		
1416	K.k.St.B.	In Ergänzung der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 142 vom 14. December 1893, sub fortl. Nr. 2401, erscheinenden Publication wird hiemit verlautbart, dass für die Frachtberechnung beim Transporte von künstlichen Düngemitteln aus Pos. D—15 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I in Quantitäten von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, bezw. unter Frachtzahlung für dieses Quantum, auf Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina von mehr als 430 km, zum Einheitssatze von 0·1 pro 100 kg und 1 km, die im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Jänner-Ausgabe 1894, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, Ziffer IV niedergelegten einschlägigen Bestimmungen massgebend sind.												
1417	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Grussbach-Schönau transito (für Sendungen von Frättingsdorf)	Lundenburg	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue von Industrie-Etablissements in Unter-Themenau bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	8·7 kr.	5·8 kr.	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Unter-Themenau als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Nikolsburg					5·8 kr.	3·2 kr.	2·6 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1418	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kohlen, mineralische, bei Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Zauchtel transito	Fulnek	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1400 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abladen der Sendungen ad 1. und Aufladen der Sendungen ad 2. und 3. durch Parteiorgane	Bis 31. August 1895	Localtarife	7·5	6·0	1·5	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Fulnek auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Fulnek auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Bei den Sendungen ad 1. und 2. müssen die Frachtbriefe die Bestätigung von Seiten der Station Fulnek darüber, dass das Abladen, und bei den Sendungen ad 3. die Aufnahmsbescheinigungen die Bestätigung von Seiten der genannten Station, dass das Aufladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente dürfen einen Refactiestempel von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Kartoffeln, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Zauchtel loco	Fulnek				7·5	5·5	2·0			
				Odrau	Fulnek				15·4	8·0	7·4			
				Wigstadl	Fulnek				21·8	13·0	8·8			
				Bautsch	Fulnek				27·0	21·7	5·3			
			3. Stärke und Stärkemehl, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Fulnek	Zauchtel loco				7·5	5·5	2·0			
				Fulnek	Odrau				15·4	8 0	7·4			
				Fulnek	Wigstadtl				21·8	13·0	8·8			
				Fulnek	Bautsch				27·0	21·7	5·3			
			4. Stärke und Stärkemehl in Mengen unter 10000 kg, dann Syrup in jeder Menge	Fulnek	Zauchtel loco				9·0	7·0	2·0			
				Fulnek	Zauchtel transito				9·0	7·5	1·5			
				Fulnek	Odrau				18·5	11·1	7·4			
				Fulnek	Wigstadtl				26·5	17·7	8·8			
				Fulnek	Bautsch				33·0	28·2	4·8			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 90. **Wien, 9. August 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von einem geeigneten Punkte der projectirten Eisenbahn Laun—Leitmeritz—Böhm.-Leipa bei Budyn abzweigende, über Jenšovic, Melnik, Mšeno, Unter-Četno, Jungbunzlau, Sobotka und Jičin nach Altpaka führende Bahnverbindung mit einer Abzweigung von dieser Hauptlinie nach Mšeno.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Stadtrathe der königl. Stadt Jungbunzlau im Vereine mit den Bezirksausschüssen von Lomnic, Jičin, Sobotka, Jungbunzlau, Weisswasser, Melnik und Libochowitz, sowie mit der Vertretung der Verwaltungscommission des Bezirkes Raudnitz mit dem Erlasse vom 19. Juli 1893, Z. 11.009 (Verordnungs-Blatt Nr. 91 vom 8. August 1893), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von einem geeigneten Punkte der projectirten Eisenbahn Laun—Leitmeritz—Böhm.-Leipa bei Budyn abzweigende, über Jenšovic, Melnik, Mšeno, Unter-Četno, Jungbunzlau, Sobotka und Jičin nach Altpaka führende Bahnverbindung mit einer Abzweigung von dieser Hauptlinie nach Mšeno auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 12. Juli 1894. Z. 36.237.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Beraun der k. k. priv. Böhmischen Westbahn einerseits über Tetin nach Koněpruss und zu den dort befindlichen Kalksteinbrüchen, sowie andererseits von der genannten Station zur Königshofer Cementfabrik an der Böhmischen Westbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Baufirma Franz Schön & Söhne in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Beraun der k. k. priv. Böhmischen Westbahn einerseits über Tetin nach Koněpruss und zu den dort befindlichen Kalksteinbrüchen, sowie andererseits von der genannten Station zur Königshofer Cementfabrik an der Böhmischen Westbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. Juli 1894. Z. 38.695.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von St. Pölten über Ober-Grafendorf, Rabenstein und Kirchberg nach Laubenbachmühle bei Frankenfels.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Johann Lieblein, Bürgermeister von Kirchberg a/d. Pielach, im Vereine mit Dr. Hermann Ofner, Bürgermeister der Stadt St. Pölten, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von St. Pölten über Ober-Grafendorf, Rabenstein und Kirchberg nach Laubenbachmühle bei Frankenfels im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. Juli 1894. Z. 35.148.

Eisenbahnverkehr im Monate Juni 1894

und Vergleich der Einnahmen im ersten Semester 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893.

Im Monate Juni 1894 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 1. Juni die 61·099 km lange Theilstrecke Grosslupp—Rudolfswerth—Strascha der Unterkrainer Bahnen;

am 11. Juni die 16·862 km lange Friauler Bahn (Monfalcone [Ronchi] —Cervignano). Den Betrieb besorgt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

In Ungarn:

Am 5. Juni die 31 km lange Theilstrecke Ungvár—Dubrinics der Ungthalbahn. Diese Bahn steht unter eigener Verwaltung.

Im Monate Juni 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 13,137.047 Personen und 8,144.161 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 26,359.729 fl. erzielt, das ist per Kilometer 913 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 12,208.596 Personen und 7,730.741 t Güter, 25,127.265 fl., oder per Kilometer 896 fl., daher resultirt für den Monat Juni 1894 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·9 pCt.

Im ersten Semester 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 65,737.627 Personen und 50,371.313 t Güter, gegen 60,904.963 Personen und 47,412.333 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 158,510.064 fl., im Vorjahre auf 149,517.442 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im ersten Semester des laufenden Jahres 28.738 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.008 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1894 auf 5516 fl., gegen 5338 fl. im Vorjahre, das ist um 178 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1894 auf 11.032 fl., gegen 10.676 fl. im Vorjahre, das ist um 356 fl., mithin um 3·3 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sechs Monate 1894 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1894 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	89.992
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	61.118
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	31.188
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	30.160
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	22.234
6.	Leoben-Vordernberger Bahn	21.778
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	21.126
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.910
9.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	18.114
10.	Böhmische Westbahn	17.510
11.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	17.062
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.958
13.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	15.814
14.	Localbahn Swolenowes-Smečna	15.440
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	15.394
16.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.774
17.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.468
18.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.320
19.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.520
20.	Böhmische Nordbahn	12.282
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.365
22.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.290
23.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	11.046
24.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	10.818
25.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.452
26.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.254
27.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.176
28.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	10.154
29.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	10.132
30.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	10.090
31.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.784
32.	Bozen-Meraner Bahn	8.738
33.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.482
34.	Localbahn Dolina-Wygoda	7.982
35.	Kuttenberger Localbahn	7.878
36.	Eisenbahn Wien-Aspang	7.736
37.	Neutitscheiner Localbahn	7.656
38.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	7.520
39.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	7.298
40.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.250
41.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.244
42.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.860
43.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	6.568
44.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.344
45.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.138
46.	Budapester Localbahnen	5.804
47.	Gölnitzthalbahn	5.476
48.	Localbahn Zsebely-Csakovár	5.422
49.	Unterkrainer Bahnen	5.246
50.	K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	5.184
51.	Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	5.181
52.	Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	4.756
53.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.728
54.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.326
55.	Localbahn Petroszény-Lupény	4.278
56.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	4.266
57.	Poprádthalbahn	3.918
58.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.908
59.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	3.784
60.	Ungthalbahn	3.618
61.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.530
62.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.504
63.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	3.500
64.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.476
65.	Kolomeaer Localbahnen	3.448
66.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.404
67.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.394
68.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	3.394
69.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.174
70.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	3.114
71.	Torontaler Localbahnen	2.991
72.	Belišće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalb.	2.954

Nr.	Bahn	
73.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.942
74.	Kremsthalbahn	2.914
75.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.884
76.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.812
77.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.740
78.	Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	2.588
79.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.544
80.	Háromszéker Localbahnen	2.540
81.	Terret-Kowácznaer Localbahn	2.404
82.	Zagorianer Bahn	2.402
83.	Számosthalbahn	2.394
84.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	2.392
85.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.312
86.	Localbahn Nágy-Károly—Somkuti	2.310
87.	Localbahn Laibach-Stein	2.286
88.	Mühlkreisbahn	2.284
89.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.266
90.	Böhmische Commercialbahnen	2.198
91.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.184
92.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.152
93.	Localbahn Asch-Rossbach	2.114
94.	Steyrthalbahn	2.100
95.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	2.094
96.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.090
97.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	2.024
98.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.012
99.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.986
100.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	1.932
101.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.892
102.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.868
103.	Mährische Westbahn	1.854
104.	Bihárer Vicinalbahnen	1.812
105.	Localbahn Kaschau-Torna	1.800
106.	Muranythalbahn	1.766
107.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen	1.682
108.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.682
109.	Welser Localbahnen	1.676
110.	Löcsethalbahn	1.672
111.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.636
112.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.630
113.	Szilágysager Eisenbahn	1.626
114.	Székler Eisenbahn	1.584
115.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.576
116.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.574
117.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.570
118.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.564
119.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.546
120.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.488
121.	Slavonische Localbahn (Strecke Essegg-Našic)	1.482
122.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	1.314
123.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.310
124.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tomásy	1.292
125.	Békéser Comitatsbahnen	1.258
126.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.226
127.	Matraer Vicinalbahnen	1.222
128.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.176
129.	Friauler Bahn	1.120
130.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.048
131.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.038
132.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.016
133.	Borossebes-Menyházer Localbahn	1.012
134.	Békes Csánader Localbahn	986
135.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	970
136.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	958
137.	Szepes-Béla—Podoliner Localbahn	956
138.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	918
139.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	896
140.	Taraczthalbahn	862
141.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	858
142.	Localbahn Warasdin-Golubovec	406

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Semester 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Bahn	%
Kolomeaer Localbahnen	79·2
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seew.)	70·6
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	58·0
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	54·3
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	51·6
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	47·3
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	43·5
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	37·2
Mohács-Fünfkirchner Bahn	35·7
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	35·4
Localbahn Terret Kowaszna	29·6
Békéser Comitatsbahnen	29·3
Localbahn Kaschau-Torna	29·1
Localbahn Petroszény Lupény	28·3
Székler Eisenbahn	27·9
Budapester Localbahnen	27·5
Matraer Vicinalbahnen	26·5
Mezötur-Turkever Eisenbahn	25·6
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	25·2
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	24·0
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	22·1
Szilágysager Eisenbahn	21·5
Poprádthalbahn	21·4
Localbahn Mösel-Hüttenberg	21·2
Haromszéker Localbahnen	19·7
Löcsethalbahn	19·1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	19·0
Haraszti-Ráczkever Localbahn	19·0
Localbahn Asch-Rossbach	18·1
Localbahn Budapest-Lajosmizse	17·7
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	17·1
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	16·8
Brünner Localbahn (Dampftramway)	16·8
Bihárer Vicinalbahnen	16·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	16·5
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	16·1
Localbahn Gleisdorf-Weiz	15·4
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	15·1
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	14·6
Gölnitzthalbahn	14·6
Taraczthalbahn	14·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	13·5
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	13·4
Localbahn Warasdin-Golubovec	12·9
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	12·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	11·7
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	11·7
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	11·6
Bozen-Meraner Bahn	9·9

	%
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9·8
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	9·6
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	9·4
Neutitscheiner Localbahn	9·0
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	8·8
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	8·6
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	8·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	8·0
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	7·7
Felek-Fogaraser Localbahn	7·6
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	7·1
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	7·1
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	6·9
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	6·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	6·2
Eisenbahn Wien-Aspang	6·2
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·2
Wiener Verbindungsbahn	6·0
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	5·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	5·6
Böhmische Commercialbahnen	5·5
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	5·1
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·5
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·2
Steyrthalbahn	4·0
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·9
Szamosthalbahn	3·8
Kuttenberger Localbahn	3·6
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	2·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·4
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Localbahn	2·3
Böhmische Nordbahn	1·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	1·9
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	1·7
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·7
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	1·5
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	1·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	1·2
Mährische Westbahn	1·0
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	0·9
Localbahn Potscherad-Wurzmes	0·6
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	0·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	0·6
Localbahn Ruma-Vrdnik	0·3
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·02

Die Torontaler Localbahnen weisen keine Differenz der kilometrischen Ergebnisse gegenüber dem Jahre 1893 aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses für das erste Semester 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Stauding-Stramberger Localbahn	0·1
Böhmische Westbahn	0·6
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	0·7
Fünfkirchen-Barcser Bahn	0·8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·1
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	1·7
Mühlkreisbahn	2·1
Mährisch-schlesische Centralbahn	2·2
Holicz-Gödinger Localbahn	2·5
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	2·6
Localbahn Swolenowes-Smečna	2·7
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	3·0
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	4·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·3
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	5·3
Localbahn Laibach-Stein	6·1
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	7·0
Kremsthalbahn	7·3
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	7·6
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	7·8
Zagorianer Bahn	8·0
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	9·9
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	9·9
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	11·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	12·7
Localbahn Dolina-Wygoda	13·3
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	13·5
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	19·5
Welser Localbahn	36·8

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Juni 1894 gegenüber dem gleichen Monate 1893 erzielte Mehreinnahme resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 für die Monate Jänner—März definitiv, ab 1. April provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat Juni 1894 nachgewiesenen Mehreinnahmen resultiren aus der grösseren Frequenz in allen Verkehrszweigen.

Böhmische Westbahn. Im Monate Juni 1894 ergibt sich, verglichen mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre, eine Mehreinnahme von fl. 21.495.

Der Personenverkehr hat um 5363 Personen und der Güterverkehr um 19.941 t zugenommen.

Von dem Artikel „Kohle“ gelangten um 6513 t mehr zur Verfrachtung.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juni 1894 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 1423, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 6123, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 4700; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 655, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 3155, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 2500 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem Verkehre an diversen Frachten, die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1893 sind definitiv, jene pro 1894 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen für die Monate Jänner und Februar 1894 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich für den Monat Juni 1894, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 73.104 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 34.560 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 126.567 t mit einer Mehreinnahme von fl. 358.204. Die Gesammt-Mehreinnahme beträgt somit fl. 392.764, d. i. 6·7 pCt.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Mehrfrequenz und Mehreinnahme vertheilt sich mit einer Mehrfrequenz von 81.835 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 34.323 auf die westlichen Linien, während auf den östlichen Linien eine Minderfrequenz von 8731 Personen zu constatiren ist, welcher jedoch eine Mehreinnahme fl. 237 gegenübersteht.

Die Mehreinnahme im Personenverkehre entfällt daher fast zur Gänze auf die westlichen Staatsbahnen, welche dieses Resultat in Folge des in der zweiten Hälfte des Monates Juni l. J. eingetretenen günstigeren Reisewetters erzielten.

Das Ergebniss der wenn auch geringen Mehreinnahme von fl. 237 gegenüber der Minderfrequenz von 8371 Personen auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist zumeist auf die Landesausstellung in Lemberg zurückzuführen, zu deren Besuch längere Fahrten in grösserer Anzahl unternommen wurden, wodurch sich die Durchschnittseinnahme pro Person etwas höher stellt als sonst.

Die im Güterverkehre ausgewiesene Mehrbeförderung von 126.567 t mit einer Mehreinnahme von fl. 358.204 vertheilt sich mit einer Mehrbeförderung von 49.005 t und einer Mehreinnahme von fl. 116.923 auf die westlichen Linien und mit einer Mehrbeförderung von 77.562 t und einer Mehreinnahme von fl. 241.281 auf die östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die Mehrbeförderung und Mehreinnahme im Güterverkehre auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen haben ihre Ursache im lebhafteren Localverkehre im Allgemeinen, bei welchem seit Monaten eine constante Steigerung zu verzeichnen ist.

Im Verkehre mit dem Auslande ist besonders bei Viehtransporten und zum geringeren Theile auch bei Kohle und Zucker eine Mehrbeförderung gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres zu constatiren, während der Getreideverkehr neuerlich einen Rückgang von 1263 Wagen ausweist.

Die Mehrbeförderung und Mehreinnahme im Güterverkehre auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist gleichfalls zum Theile auf den lebhafteren Localverkehr zurückzuführen; häuptsächlich jedoch findet dieselbe ihre Begründung in den namhaften Cerealien-Transporten aus Russland und Rumänien, bei welchen gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Mehrbeförderung von 5366 Wagen zu constatiren ist.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Die Mehrfrequenz und Mehreinnahme von 12.224 Personen, bezw. fl. 6207 ist der Landesausstellung in Lemberg zuzuschreiben.

Im Güterverkehre weisen obige Linien eine Mehrbeförderung von 56.066 t mit einer Mehreinnahme von fl. 63.414 aus, welche ihre Provenienz einerseits in der starken Einfuhr von Getreide aus Russland und Rumänien, andererseits in der lebhaften Ausfuhr von Bau- und Schnittholz nach Rumänien haben.

Bukowinaer Localbahnen.

Die Mehreinnahme dieser Linien erklärt sich dadurch, dass der diesmonatlichen Einnahme eine sehr kleine Vergleichsziffer aus dem Vorjahre gegenübersteht, da im Juni 1893 in Folge Hochwasser der Verkehr der Linie Hatna—Kimpolung sehr beeinträcht war. Ausserdem ist zu bemerken, dass auf den Linien Hliboka—Berhometh, Hadikfalva—Radautz, Wama—Moldavitza und Berhometh—Mezybrody eine erhebliche Zunahme in der Transportmenge der Artikel Getreide, Brennholz, Schnittholz und Baumaterialien zu verzeichnen ist.

Kolomeaer Localbahnen.

Im Vorjahre hatte der Verkehr dieser Linien in Folge Hochwasser sehr zu leiden, während im laufenden Jahre der Betrieb der Linien ohne Störung erfolgte, und ausserdem durch den Bau der Linie Stanislau—Woronienka der Güterverkehr eine bedeutende Zunahme erfahren hat.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt pro Juni 1894 eine Mehrfrequenz von 176.346 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 69.887 und einer Mehrbeförderung von 241.987 t mit einer Mehreinnahme von fl. 507.164, so dass sich ein Gesammtmehreinnahmenplus von fl. 577.051, d. i. 9·2 pCt. ergibt.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 1894 resultirt auf den vorbezeichneten Linien eine Mehrfrequenz von 1,414.171 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 658.701 und eine Mehrbeförderung von 1,154.760 t mit einer Mehreinnahme von fl. 3,443.303 und ergibt sich somit für die vorbezeichnete Periode eine Gesammt-Mehreinnahme von fl. 4,102.604, d. i. 11·5 pCt.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt beträgt pro Juni 1894 die Frequenz 18.490 Personen und die Beförderung 6628 t mit einer Gesammteinnahme von fl. 13.321 gegen fl. 11.685 im Jahre 1893.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juni 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme um 60.728 Personen, welchem Ergebnisse eine Mindereinnahme von fl. 5429 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres eine Zunahme des Frachtquantums um 69.311 t, und des Erträgnisses um fl. 150.740.

Transportzunahmen sind bei den nachstehend genannten Massenartikeln zu verzeichnen, und zwar:

bei Zucker, raffinirt	um	2.205·4	t
„ Steinen aller Art	„	7.418·9	„
„ Erzen und Schlacken	„	1.573·3	„
„ Kohlen	„	31.988·7	„

Transportabnahmen dagegen ergaben sich:

bei Getreide aller Art	um	10.935·9	t
„ Mehl und Mahlproducten	„	3.613·9	„
„ Zucker, roh	„	471·9	„
„ Holz aller Art	„	1.092·2	„
„ Eisen und Stahl	„	3.175·9	„

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 1063 Personen ab und das Erträgniss um fl. 139 zu.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1894 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1893 (Kilometer)	Im Monate Juni 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate Juni 1894 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: pro Kilom. (Gulden)	1893: im Ganzen (Gulden)	1893: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1893 (Kilometer)
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.984	6.983	3,416.544	1,606.713	1,875.109	4,384.882	6,259.991	896	5,867.227	840	+ 6·7	6.984	6.962
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	76.398	55.651	72.386	162.420	234.806	883	196.261	738	+ 19·6	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	29.388	48.655	19.680	62.396	82.076	912	51.000	567	+ 60·8	90	90
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	46.921	20.188	11.032	26.512	37.544	395	38.462	405	— 2·5	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	21.280	8.405	2.096	7.667	9.763	574	9.776	575	— 0·2	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.437	5.132	692	1.926	2.618	175	2.535	169	+ 3·6	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Vereinigte Linien	176	176	14.799	39.133	6.308	58.015	64.323	365	19.588	111	+228·8	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	7.628	. . . .	6.100	6.100	763	5.333	667	— 14·4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.141	2.212	1.616	4.599	6.215	311	4.821	241	+ 29·0	20	20
Friauler Bahn	11	. . .	4.978	57	1.008	112	1.120	102	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.893	1.397	1.820	1.907	3.727	96	3.584	92	+ 4·3	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.216	2.517	1.704	2.598	4.302	287	3.993	266	+ 7·9	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.122	8.923	683	8.817	9.500	288	4.244	129	+123·3	33	33
Laibach-Stein	24	24	8.864	1.800	2.839	1.902	4.741	198	5.247	219	— 9·6	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	17.172	9.976	10.161	13.107	23.268	261	22.229	250	+ 4·4	89	89
Mährische Westbahn	90	90	9.367	7.783	2.921	12.139	15.060	167	14.427	160	+ 4·4	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.035	7.396	210	2.318	2.528	506	1.758	352	+ 43·8	5	5
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.073	914	257	641	898	53	919	54	— 1·9	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.883	926	783	1.033	1.816	182	1.394	139	+ 30·9	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	6.097	1.926	2.202	3.594	5.796	181	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Unterkrainer Bahnen	134	. . .	38.427	11.966	19 010	30.731	49.741	371	. . . .	. . .	. . .	82	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	5.470	1.116	1.566	1.182	2.748	250	3.578	325	— 23·1	11	11
Welser Localbahn	53	28	14.930	2.599	4.374	2.515	6.889	130	5.612	200	— 35·0	53	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	9 576	20.054	1.831	6.614	8.445	497	7.271	428	+ 16·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	. . .	7.977	1.601	2.063	2.019	4.082	146	. . . .	. . .	. . .	28	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.140	27.132	205	7.663	7.868	984	9.655	1.207	— 18·5	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1.933	5.501	589	4.984	5.573	232	4.998	208	+ 11·5	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	589	3.835	71	1.852	1.923	385	2.236	447	— 13·9	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	162.003	670.892	42.874	446.631	489.505	4.847	439.416	4.351	+ 11·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	192.824	161.124	84.118	257.535	341.653	1.070	330.943	1.034	— 3·5	320	320
Böhmische Westbahn	207	200	98.156	167.994	70.242	247.173	317.415	1.533	295.920	1.480	+ 3·6	207	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	73.627	175.102	54.110	205.177	259.287	1.394	254.587	1.369	+ 1·8	186	186
Linie Lit. B	236	236	136.536	227.213	108.944	309.144	418.088	1.772	420.588	1.782	— 0·6	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	39.798	51.119	15.025	97.756	112.781	1.239	116.563	1.281	— 3·3	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	741.766	782.099	486.781	2,032.019	2,518.800	2.431	2,373.489	2.291	+ 6·1	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	68.782	32.559	15.506	30.288	45.794	177	49.544	191	— 7·3	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	43.600	65.547	19.190	121.413	140.603	2.197	163.712	2.558	— 14·1	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.117	50.724	2.537	26.766	29.303	1.954	25.683	1.712	+ 14·1	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	54.068	43.150	22.192	63.293	85 485	555	84.724	550	+ 0·9	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	276.227	226.874	191.052	613.108	804.160	1.281	706.993	1.126	+ 13·8	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	116.359	250.374	73.924	416.424	490.348	1.592	473.605	1.538	+ 3·5	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	589.358	588.321	506.849	1,429.624	1,936.473	1.417	1,919.347	1.405	+ 0·9	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate 1894 (Gulden)	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
16,364.036	9,773.241	8,892.191	27,605.967	36,498.158	5.226	8,365.250	24,767.565	33,132.815	4.759	+ 9·8	10.452	9.518	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen:
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.:
459.912	314.921	411.788	1,057.346	1,469.134	5.523	387.728	893.845	1,281.573	4.818	+ 14·6	11.046	9.636	Lemb.-Czern. Jassy E. Lemberg-Czernowitz
161.676	241.655	115.475	338.587	454.062	5.045	103.185	204.957	308.142	3.424	+ 47·3	10.090	6.848	Czernowitz-Suczawa
													Mährische Grenzbahn:
240.126	117.272	57.065	148.443	205.508	2.163	58.489	153.219	211.708	2.229	— 3·0	4.326	4.458	Sternberg-Grulich
106.622	49.644	11.566	40.599	52.165	3.069	10.967	45.483	56.450	3.321	— 7·6	6.138	6.642	Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
34.159	34.190	3.874	11.985	15.859	1.057	3.295	10.133	13.428	895	+ 18·1	2.114	1.790	Asch-Rossbach
													Bukowinaer Localb.:
88.172	187.156	40.751	292.170	332.921	1.892	35.295	207.398	242.693	1.379	+ 37·2	3.784	2.758	Vereinigte Linien
. . . .	35.890	. . . .	31.928	31.928	3.991	. . . .	36.807	36.807	4.601	— 13·3	7.982	9.202	Dolina-Wygoda
31.482	14.311	8.845	26.200	35.045	1.752	8.715	21.373	30.088	1.504	+ 16·5	3.504	3.008	Fehring-Fürstenfeld
4.978	57	1.008	112	1.120	560	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.120	. . .	Friauler Bahn
51.976	9.879	10.421	13.487	23.908	613	10.137	10.338	20.475	525	+ 16·8	1.226	1.050	Fürstenfeld-Hartberg
32.152	17.091	9.168	16.290	25.458	1.697	9.070	12.989	22.059	1.471	+ 15·4	3.394	2.942	Gleisdorf-Weiz
23.443	68.775	4.288	52.592	56.880	1.724	4.471	27.291	31.762	962	+ 79·2	3.448	1.924	Kolomeaer Localbahnen
47.517	12.062	14.771	12.649	27.420	1.143	15.425	13.785	29.210	1.217	— 6·1	2.286	2.434	Laibach-Stein
92.708	53.858	58.048	80.536	138.584	1.557	59.777	70.104	129.881	1.459	+ 6·7	3.114	2.918	Lemberg-Belzec
54.858	41.002	17.357	66.069	83.426	927	16.924	65.697	82.621	918	+ 1·0	1.854	1.836	Mährische Westbahn
12.271	36.570	1.273	10.546	11.819	2.364	1.344	8.409	9.753	1.951	+ 21·2	4.728	3.902	Mösel-Hüttenberg
10.887	8.569	1.386	6.750	8.136	479	1.366	6.733	8.099	476	+ 0·6	958	952	Potscherad-Wurzmes
24.230	5.681	4.361	6.112	10.473	1.047	3.908	6.506	10.414	1.041	+ 0·6	2.094	2.082	Schwarzenau-Waidhofen
38.957	11.854	12.944	20.481	33.425	1.045	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.090	. . .	Strakonitz-Winterberg
124.107	66.434	52.276	162.815	215.091	2.623	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	5.246	. . .	Unterkrainer Bahnen
20.737	6.834	5.194	6.822	12.016	1.092	4.644	9.248	13.892	1.263	— 13·5	2.184	2.526	Vöcklabruck-Kammer
94.001	16.626	25.339	19.062	44.401	838	13.965	23.174	37.139	1.326	— 36·8	1.676	2.652	Welser Localbahn
													Wittmannsdorf-(Leobd.)
50.122	129.528	11.432	50.605	62.037	3.649	10.230	46.787	57.017	3.354	+ 8·8	7.298	6.708	Ebenfurther Eisenb.
47.750	7.077	11.511	10.371	21.882	782	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . .	1.564	. . .	Wodňan-Prachatitz
10.462	166.761	1.125	48.956	50.081	6.260	571	52.336	52.907	6.613	— 5·3	12.520	13.226	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
12.248	43.580	3.152	37.566	40.718	1.697	3.040	32.889	35.929	1.497	+ 13·4	3.394	2.994	Časlau-Zawratetz
4.246	26.787	530	12.431	12.961	2.592	448	13.482	13.930	2.786	— 7·0	5.184	5.572	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
907.313	4,323.868	201.338	2,885.129	3,086.467	30.559	196.526	2,668.335	2,864.861	28.365	+ 7·7	61.118	56.730	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,064.039	898.473	448.144	1,516.837	1,964.981	6.141	428.587	1,499.945	1,928.532	6.027	+ 1·9	12.282	12.054	Böhmische Nordbahn
456.637	962.568	357.416	1,454.876	1,812.292	8.755	353.262	1,408.634	1,761.896	8.809	— 0·6	17.510	17.618	Böhmische Westbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
360.933	1,100.828	227.831	1,349.203	1,577.034	8.479	223.387	1,324.821	1,548.208	8.324	+ 1·9	16.958	16.648	Linie Lit. A
630.135	1,467.743	367.782	2,124.984	2,492.766	10.563	353.408	2,125.307	2,478.715	10.503	+ 0·6	21.126	21.006	Linie Lit. B
202.105	330.462	79.475	640.029	719.504	7.907	76.333	673.671	750.004	8.242	— 4·1	15.814	16.484	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb
4,121.005	4,879.235	2,692.496	12,930.538	15,623.034	15.080	2,532.664	12,176.556	14,709.220	14.198	+ 6·2	30.160	28.396	Hauptbahnnetz
407.966	198.041	96.264	197.254	293.518	1.133	88.633	183.067	271.700	1.049	+ 8·0	2.266	2.098	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
253.357	469.348	110.332	887.687	998.019	15.594	112.790	840.732	953.522	14.899	+ 4·5	31.188	29.798	Oesterr. Strecke
46.552	290.380	11.667	151.671	163.338	10.889	11.122	126.169	137.291	9.153	+ 19·0	21.778	18.306	Leoben-Vordernberger
297.430	253.108	121.901	366.604	488.505	3.172	118.121	381.626	499.747	3.245	— 2·2	6.344	6.490	Mähr.-schles. Centralb.
													Oesterr. Nordwestbahn
1,542.202	1,366.470	1,051.924	3,587.365	4,639.289	7.387	1,025.389	3,428.417	4,453.806	7.092	+ 4·2	14.774	14.184	Garantirte Strecken
685.444	1,530.012	405.424	2,506.689	2,912.113	9.455	400.771	2,543.702	2,944.473	9.560	— 1·1	18.910	19.120	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
2,965.584	3,746.261	2,550.406	9,103.425	11,653.831	8.531	2,464.318	9,022.813	11,487.131	8.409	+ 1·5	17.062	16.818	Oesterr. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1894	1893	Im Monate Juni 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	24.236	25.037	7.056	20.963	28.019	849	24.598	745	+ 14·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	1,587.397	366.618	943.072	2,011.287	2,954.359	1.953	2,893.751	1.913	+ 2·1	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	56.090	. . . .	8.273	. . . .	8.273	2.068	8.588	2.147	— 3·7	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	141.927	122.611	54.118	224.218	278.336	977	252.868	887	+ 10·2	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	98.398	37.377	30.388	37.966	68.354	768	63.983	719	— 6·8	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	26.396	53.756	9.706	68.840	78.546	1.208	71.149	1.095	+ 10·3	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	164.755	85.605	16.580	42.697	59.277	7.410	55.922	6.990	+ 6·0	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	25.372	23.800	6.800	23.459	30.259	158	31.386	164	— 3·7	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	17.837	2.833	10.432	7.003	17.435	562	16.671	538	+ 4·5	31	31
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	3.502	1.568	1.265	2.781	4.046	162	3.262	130	+ 24·6	25	25
Kremsthalbahn	70	70	24.769	6.126	9.860	9.602	19.462	278	20.482	393	— 5·1	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.630	2.389	731	1.396	2.127	709	1.876	625	+ 13·4	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.122	835	4.150	1.734	5.884	245	6.761	282	— 13·1	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	8.447	1.045	5.519	4.358	9.877	170	9.961	172	— 1·2	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	9.052	3.537	1.621	3.122	4.743	593	4.486	561	+ 5·7	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	. . .	1.861	2.118	652	3.473	4.125	275	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.805	764	900	1.168	2.068	83	2.373	95	— 12·6	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	20.472	8.969	6.394	9.075	15.469	1.289	15.194	1.266	+ 1·8	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	49	22.908	2.054	13.375	3.089	16.464	258	11.439	233	+ 10·7	64	42
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.999	25.037	1.124	16.561	17.685	982	18.322	1.018	— 3·5	18	18
Steyrthalbahn	48	48	12.640	3.160	4.510	4.110	8.620	180	8.949	186	— 3·2	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.420	18.176	132	10.068	10.200	1.020	9.706	971	+ 4·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	5.539	12.519	1.932	15.533	17.465	448	11.891	305	+ 46·9	39	39
Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Au-Seewiesen	49	26	11.176	5.423	3.184	4.738	7.922	162	1.991	77	+ 110·4	49	26
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	97.650	2.305	9.917	1.293	11.210	1.121	10.489	1.049	+ 6·9	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	232.354	550	37.182	711	37.893	842	38.957	866	— 2·8	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	62.040	. . . .	6.547	. . . .	6.547	546	6.853	571	— 4·4	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	160.801	. . . .	13.510	. . . .	13.510	1.930	14.283	2.040	— 5·4	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	116.193	. . . .	9.516	. . . .	9.516	1.586	9.340	1.557	+ 1·9	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	20.086	3.640	4.859	3.321	8.180	584	9.149	654	— 10·7	14	12
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	31.909	10.662	4.195	4.351	8.546	657	8.856	681	— 3·5	13	12
Summe	16.081	15.790	9,383.654	6,232.742	4,964.060	13,653.513	18,617.573	1.158	17,584.798	1.114	+ 3·9	16.020	15.759
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488·5	7.486	2,700.000	1,185.600	1,759.000	4,142.800	5,901.800	788	5,872.390	785	+ 0·4	7.488·5	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	23.300	21.300	7.000	32.000	39.000	574	36.873	543	+ 5·7	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	18.000	2.100	10.800	4.200	15.000	135	14.772	133	+ 1·5	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. . .	3.700	1.800	1.500	2.800	4.300	72	. . . .	. . .	. . .	60	. . .
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	6.700	1.200	2.700	2.300	5.000	61	. . . .	. . .	. . .	82	. . .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	4.000	1.000	2.400	1.600	4.000	82	3.815	78	+ 5·1	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	25.700	5.100	10.300	10.200	20.500	155	18.384	139	+ 11·5	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	6.200	5.400	3.100	5.500	8.600	134	8.649	135	— 0·7	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	12.800	2.650	7.700	5.300	13.000	98	12.971	98	. . .	133	133

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1894 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate 1894 (Gulden)	1893 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
152.595	134.809	41.438	119.996	161.434	4.892	39.978	102.213	142.191	4.309	+ 13·5	9.784	8.618	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
6,235.225	2,238.426	4,723.620	12,096.789	16,820.409	11.117	4,341.584	12,475.481	16,817.065	11.115	+ 0·02	22.234	22.230	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
134.937	. . . . .	20.308	. . . . .	20.308	5.077	18.962	. . . . .	18.962	4.740	+ 7·1	10.154	9.480	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
783.850	761.292	302.193	1,306.607	1,608 800	5.645	294.268	1,253.897	1,548.165	5.432	+ 3·9	11.290	10.864	Südnordd. Verbindgsb.
471.909	181.715	148.013	196.168	344.181	3.868	135.959	188.359	324.318	3.644	+ 6·2	7.736	7.288	Wien-Aspang Bahn
129.216	327.206	45.783	424.452	470.235	7.234	42.332	397.356	439.688	6.764	+ 6·9	14.468	13.528	Wien-Pottend.-W.Neust.
585.909	553.356	59 077	300.894	359.971	44.996	45.718	293.932	339.650	42.456	+ 6·0	89.992	84.912	Wiener Verbindungsb.
													Selbständige Localb.
137.160	151.482	37.054	172.877	209 931	1.099	35.211	163.836	199.047	1.042	+ 5·5	2.198	2.084	Böhm. Commercialb.
120.332	24.090	80.646	54.791	135.437	4.369	72.091	51.172	123.263	3.976	+ 9·9	8.738	7.952	Bozen-Meraner Bahn
17.359	10.628	5.935	17.714	23.649	946	5.601	16.027	21.628	865	+ 9·4	1.892	1.730	Gr.-Priesen-W.-Auscha
118.017	39.285	43.401	58.563	101.964	1.457	48.078	61.912	109.990	1.571	— 7·3	2.914	3.142	Kremsthalbahn
51.624	14.819	5.199	6.618	11.817	3.939	4.915	6.490	11.405	3.802	+ 3·6	7.878	7.604	Kuttenberger Localb.
49.809	5.472	30.349	11.371	41.720	1.738	29.452	11.782	41.234	1.718	+ 1·2	3.476	3.436	Mori-Arco-Riva a./G.
46.693	7.289	34.623	31.635	66.258	1.142	34.133	33.550	67.683	1.167	— 2·1	2.284	2.334	Mühlkreisbahn
53.277	26.264	9.693	20.928	30.621	3.828	9.159	18.927	28.086	3.511	+ 9·0	7.656	7.022	Neutitscheiner Localb.
12.025	10.559	3.947	15.456	19.403	1.294	. . .	. . . . .	. . . . .	. . .		2.588	. . .	Reichenau a/K-Solnitz
16.402	4.131	5.292	5.427	10.719	429	5.345	6.836	12.181	487	— 11·9	858	974	Radkersburg-Luttenbg.
118.041	53.316	38.609	53.750	92.359	7.697	39.237	51.027	90.264	7.522	+ 2·3	15.394	15.044	Reichenberg-Gablonz
85.916	12.022	40.821	18.912	59.733	934	24.426	10.712	35.138	836	+ 11·7	1.868	1.672	Salzkammergut-Localb.
30.223	139.144	6.734	94.708	101.442	5.636	6.100	95.412	101.512	5.639	— 0·1	11.365	11.372	Stauding-Stramberg
77.154	22.940	24.170	26.230	50.400	1.050	23.678	24.789	48.467	1.010	+ 4·0	2.100	2.020	Steyrthalbahn
8.361	123.432	867	76.328	77.195	7.720	839	78.536	79.375	7.938	— 2·7	15.440	15.876	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
34.217	66.769	11.362	81.397	92.759	2.378	11.667	47.025	58.692	1.505	+ 58·0	4.756	3.010	Cilli-Wöllan
58.209	27.375	15.703	25.525	41.228	841	5.386	7.428	12.814	493	+ 70·6	1.682	986	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
													Dampftramways.
432.980	21.151	41.941	12.145	54.086	5.409	39.175	7.146	46.321	4.632	+ 16·8	10.818	9.264	Brünner Localeisenb.-G.
1,094.441	3.378	164.887	43.13	169.200	3.760	155.370	3.909	159.279	3.540	+ 6·2	7.520	7.080	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
274.321	. . . .	31.088	. . . . .	31.088	2.591	28.358	. . . .	28.358	2.363	+ 9·6	5.181	4.726	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
755.191	. . . . .	63.396	. . . . .	63.396	9.057	70.330	. . .	70.330	10.047	— 9·9	18.114	20.094	Dampftr. Wien-Nussd.
													Neue Wiener Tramway
537.357	. . . . .	42.957	. . . . .	42.957	7.160	40.117	. . . . .	40.117	6.686	+ 7·1	14.320	13.372	(Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
52.024	16.364	13.163	16.704	29.867	2.133	13.696	15.606	29.302	2.442	— 12·7	4.266	4.884	Salzburger Eisenb. u. Tr.
													Wiener Localbahnen:
190.703	45.695	23.435	19.259	42.694	3.284	17.990	25.760	43.750	3.646	— 9·9	6.568	7.292	(Wien-Wr. Neudorf)
45,050.014	38,336.511	24,625.243	85,159.325	109,784.568	6.853	23,152.710	80,593.463	103,746.173	6.583	+ 4·1	13.706	13.166	**Summe**
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen
14,771.000	7,679.100	9,255.900	28,679.973	37,935.873	5.066	8,425.377	27,386.405	35,811.782	4.784	+ 5·9	10.132	9.568	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
144.600	127.700	41.400	205.075	246.475	3.625	37.622	210.961	248.583	3.655	— 0·8	7.250	7.310	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
115.100	14.950	63.300	30.000	93.300	841	61.354	27.789	89.143	803	+ 4·7	1.682	1.606	Bács-Bodrogher Com.B.
29.200	11.250	12.000	17.100	29.100	485	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	970	. . .	Bálat.-St. György-Szobb
48.400	10.450	19.400	21.000	40.400	493	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	986	. . .	Békés-Csanáder Bahn
19.650	12.550	11.800	19.000	30.800	629	10.672	13.229	23.901	488	+ 29·3	1.258	976	Békéser Comitatsbahnen
140.100	31.600	56.200	63.400	119.600	906	53.902	48.687	102.589	777	+ 16·6	1.812	1.554	Biharer Vicinalbahn
33.200	31.150	16.600	31.000	47.600	744	20.212	20.266	40.478	632	+ 17·7	1.488	1.264	Budapest-Lájosmizse
72.300	17.350	43.400	34.900	78.300	588	39.392	30.750	70.142	527	+ 11·6	1.176	1.054	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1894	1893	Im Monate Juni 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.000	4.000	4.000	5.000	9.000	158	8.213	144	+ 9·7	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	6.400	1.000	3.200	2.000	5.200	100	4.996	96	+ 4·2	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	8.200	4.000	3.700	7.800	11.500	230	9.855	197	+ 12·8	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	19.400	4.200	13.600	8.400	22.000	314	18.913	270	+ 16·3	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	18.000	5.000	9.000	10.000	19.000	161	15.451	131	+ 22·9	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	24.400	6.400	12.200	12.800	25.000	205	23.632	194	+ 5·7	122	122
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	5.400	900	2.700	1.800	4.500	141	4.341	135	+ 4·4	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tomási-Miklosv.	12	. . .	800	600	300	800	1.100	92	. . . .	. . .	. . .	12	. .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	6.000	2.000	3.000	3.000	6.000	150	4.814	120	+ 25·0	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.600	2.100	1.800	3.200	5.000	111	4.132	92	+ 20·6	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.000	1.000	1.200	1.300	2.500	109	2.861	124	— 12·1	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.000	3.000	2.000	4.500	6.500	73	5.848	65	+ 12·3	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	5.800	3.300	3.500	4.000	7.500	227	7.298	221	+ 2·7	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	12.200	3.250	5.500	6.500	12.000	95	11.384	89	+ 6·7	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.700	300	800	400	1.200	75	1.165	73	+ 2·7	16	16
Muránythal-Bahn	41	. . .	3.900	2.150	1.200	4.300	5.500	134	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	4.000	3.250	3.500	6.500	10.000	175	8.524	149	+ 17·4	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.000	3.300	1.000	4.000	5.000	278	6.960	387	— 28·0	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	3.400	2.600	1.700	4.000	5.700	163	8.739	249	— 33·3	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	1.000	1.500	300	1.500	1.800	100	1.645	91	+ 9·9	18	18
Slavonische Localbahn	49	. . .	6.500	2.000	4.000	4.000	8.000	163	. . . .	. . .	. . .	49	. . .
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.100	1.100	2.300	1.700	4.000	85	3.220	68	+ 25·0	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	13.300	3.800	6.000	7.500	13.500	255	12.315	232	+ 9·9	53	53
Száthmar-Nágybányaer L.-B.	60	60	10.100	3.700	6.500	7.500	14.000	233	15.347	256	— 8·9	60	60
Szekler Bahn	39	39	4.000	1.350	2.000	2.000	4.000	102	3.131	80	+ 27·5	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	. . .	7.000	400	3.500	500	4.000	108	. . .	. . .	. . .	37	. . .
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.500	5.700	5.800	9.200	15.000	140	14.274	133	+ 5·3	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	500	1.850	300	3.700	4.000	125	3.638	114	+ 9·6	32	32
Torontaler Localbahnen	182	109	28.800	9.500	13.000	19.000	32.000	176	39.324	360	— 51·1	135	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.500	1.250	1.500	1.600	3.100	97	3.381	106	— 8·5	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.000	9.100	2.400	10.100	12.500	250	0.746	195	+ 28·2	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.300	650	1.000	500	1.500	40	1.262	34	+ 17·6	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	60.000	18.000	24.000	36.000	60.000	202	47.730	161	+ 25·4	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	28.000	8.200	12.600	16.400	29.000	250	27.677	238	+ 5·0	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	. . .	2.200	1.900	1.100	3.900	5.000	556	. . . .	. . .	.	9	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	97.044	145.895	54.840	230.628	285.468	744	335.162	873	— 14·8	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.982	49.527	2.344	55.919	58.263	862	12.983	192	+349·0	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	46.175	29.857	14.383	44.287	58.670	497	63.483	538	— 7·6	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	123.330	205.858	158.157	497.731	655.888	933	597.791	850	+ 9·8	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	41.535	34.420	27.300	58.000	85.300	263	100.860	310	— 15·1	325	325
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	607	9.936	218	9.907	10.125	264	9.861	257	+ 2·7	38·3	38·3
Borossebes-Menyházer Localb.	21	. . .	1.156	3.790	400	2.270	2.670	127	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	6.859	11.510	6.747	24.507	31.254	254	37.467	305	— 16·7	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	174.033	1.613	23.557	1.287	24.844	590	20.500	486	+ 21·4	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	48.448	3.945	5.439	879	6.318	790	5.795	724	+ 9·0	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	. . .	4.648	1.790	3.580	4.785	8.365	187	. . . .	. . .	. . .	44·8	. . .
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.635	10.540	740	11.419	12.159	368	18.493	560	— 34·3	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	7.831	668	1.950	1.190	3.140	185	3.098	182	+ 1·7	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	7.054	371	1.613	308	1.921	71	1.995	74	— 4·1	27	27
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.405	824	172	521	693	204	557	164	+ 24·4	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	2.532	2.638	434	910	1.344	149	1.052	117	+ 27·3	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.177	2.325	1.133	2.155	3.288	329	3.064	306	+ 7·5	10	10
Löcsethalbahn	13	13	3.438	958	1.138	861	1.999	154	1.638	126	+ 22·2	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	8.139	11.504	1.870	16.773	18.643	307	17.915	295	+ 4·0	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	. . .	3.293	6.059	1.352	12.258	13.610	200	. . . .	. . .	. . .	68	. . .
Poprádthalbahn	15	15	6.771	4.516	2.074	3.195	5.269	351	4.503	300	+ 17·0	15	15
Szamosthalbahn	222	222	28.171	14.689	20.134	35.901	56.035	252	47.658	215	+ 17·6	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	. .	1.974	777	415	482	897	75	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Térét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	30	3.600	5	1.050	1.055	182	920	159	+ 14·5	5·8	5·8
Ungthalbahn	29·4	. . .	6.746	5.309	1.807	6.331	8.138	276	. . . .	. . .	. . .	4·5	. . .
Summe	12.790	12.249	3,753.393	1,911.419	2,296.502	5,445.654	7,742.156	605	7,542.467	619	— 2·3	12.718	12.249

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894				1893				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
52.400	24.700	26.200	31.500	57.700	1.012	24.571	25.150	49.721	872	+ 16·1	2.024	1.744	Debreczin-Hajdu-Nánás
29.400	5.850	14.700	11.700	26.400	508	15.816	8.750	24.566	472	+ 7·6	1.016	944	Felek-Fogaras
42.200	25.550	17.650	50.850	68.500	1.370	13.876	55.128	69.004	1.380	— 0·7	2.740	2.760	Gran—Almás-Füzitö
101.300	71.600	70.100	65.700	136.800	1.954	70.774	55.105	125.879	1.798	+ 8·6	2.908	3.596	G. Kikinda-G. Becskerek
77.000	27.150	38.500	54.400	92.900	787	36.260	44.539	80.799	684	+ 15·1	1.574	1.368	Grosswardein-B.-Vaskoh
131.200	46.100	62.700	92.300	155.000	1.270	62.069	67.420	129.489	1.061	+ 19·7	2.540	2.122	Háromszéker Localb.
26.600	5.700	13.300	11.450	24.750	773	14.194	7.961	22.155	692	+ 11·7	1.546	1.384	Hermannst.-Rothenthp.
6.200	3.775	2.500	5.250	7.750	646	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.292	. .	Hidegkut-Gyönk-Tomási
33.700	12.750	16.850	19.150	36.000	900	16.063	9.450	25.513	638	+ 29·1	1.800	1.276	Kaschau-Torna
21.600	17.300	10.800	25.900	36.700	815	10.648	18.925	29.573	657	+ 24·0	1.630	1.314	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
18.600	8.250	7.450	10.600	18.050	785	6.324	9.767	16.091	699	+ 12·6	1.570	1.398	Kun-St. Márton-Szentes
23.400	19.400	11.700	29.200	40.900	459	10.491	19.662	30.153	339	+ 35·4	918	678	Máros-Ludás—Bistritz
26.000	14.450	15.600	17.600	33.200	1.006	19.096	15.999	35.095	1.063	— 5·3	2.012	2.126	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
69.000	24.200	29.100	48.500	77.600	611	22.699	38.699	61.398	483	+ 26·5	1.222	966	Matraer Vicinalbahnen
15.100	3.000	4.450	3.850	8.300	519	3.522	3.097	6.619	413	+ 25·6	1.038	826	Mezötur-Turkever E.
22.500	14.650	7.000	29.200	36.200	883	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.766	. . .	Muránythalbahn
45.600	25.150	22.600	49.900	72.500	1.272	17.902	29.930	47.832	839	+ 51·6	2.544	1.678	Nyiregyháza-M.-Szalka
23.000	17.750	5.550	32.950	38.500	2.139	5.415	24.599	30.014	1.667	+ 28·3	4.278	3.334	Petroszény-Lupény
22.200	15.050	11.100	22.700	33.800	966	16.538	25.497	42.035	1.201	— 19·5	1.932	2.402	P. Tenyö-K. Szt. Marton
3.000	9.050	850	10.950	11.800	655	829	10.937	11.766	653	+ 0·3	1.310	1.306	Ruma-Vrdnik
31.400	9.550	17.200	19.100	36.300	741	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.482	. . .	Slavonische Localbahn
31.700	6.750	14.400	10.200	24.600	524	12.797	11.438	24.235	515	+ 1·7	1.048	1.030	Somogy-Szobb-Bárcs
59.700	21.900	30.700	43.800	74.500	1.406	29.959	33.664	63.623	1.200	+ 17·1	2.812	2.400	Steinamanger-Pinkafeld
52.300	27.250	31.400	55.100	86.500	1.442	24.474	60.802	85.276	1.421	+ 1·4	2.884	2.842	Száthmar-Nagybánya
29.000	11.700	14.500	16.400	30.900	792	12.610	11.553	24.163	619	+ 27·9	1.584	1.238	Székler Bahn
42.000	2.450	21.100	3.200	24.300	657	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.314	. . .	Szentes-H. M.-Vásárhely
28.700	33.600	33.200	53.800	87.000	813	28.131	43.500	71.631	669	+ 21·5	1.626	1.338	Szilágyság er Eisenb.
3.400	5.850	2.050	11.750	13.800	431	1.884	10.498	12.382	387	+ 14·4	862	772	Taraczthal-Bahn
123.200	71.600	58.000	143.900	201.900	1.495	46.091	116.889	162.980	1.495	0	2.990	2.990	Torontaler Localb.
15.900	11.400	9.600	15.600	25.200	788	9.617	10.526	20.143	629	+ 25·2	1.576	1.258	Ujszász-Jászapáther E.
13.450	64.600	15.800	71.700	87.500	1.750	16.806	39.889	56.695	1.134	+ 54·3	3.500	2.268	Vinkovce-Brcska
11.600	2.250	5.150	2.950	8.100	219	4.598	2.582	7.180	194	+ 12·9	406	388	Warasdin-Golubovec
269.300	90.900	114.100	180.900	295.000	993	98.726	142.910	241.636	813	+ 22·1	1.986	1.626	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
147.100	36.550	66.150	73.150	139.300	1.201	65.328	86.159	151.487	1.306	— 8·0	2.402	2.612	Zagorianer Bahn
12.750	9.600	5.700	18.700	24.400	2.711	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.422	. . .	Zsebely-Csákovárer Lb.
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
540.816	1,044.674	301.632	1,652.246	1,953.878	5.088	295.934	1,553.771	1,849.705	4.817	+ 5·6	10.176	9.634	Kaschau-Oderberg. E. ungar. Strecken
27.531	221.383	13.255	273.415	286.670	4.241	13.172	198.170	211.342	3.126	+ 35·7	8.482	6.252	Mohács-Fünfkirchner B.
267.661	213.349	85.836	318.988	404.824	3.430	80.810	314.471	395.281	3.349	+ 2·4	6.860	6.698	Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
975.375	1,075.114	816.410	2,787.977	3,604.387	5.127	747.393	2,954.246	3,701.639	5.265	— 2·6	10.254	10.530	Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen:
269.623	265.117	166.120	407.500	573.620	1.765	157.010	411.390	568.400	1.749	+ 0·9	3.530	3.498	Arader u. Csánader E.
4.368	51.179	1.517	55.046	56.563	1.477	1.355	54.278	55.633	1.452	+ 1·7	2.954	2.904	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
3.953	12.457	1.569	9.052	10.621	506	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.012	. . .	Borossebes Menyháza
35.254	77.916	31.927	148.973	180.900	1.471	32.900	163.381	196.281	1.596	— 7·8	2.942	3.192	Bárcs-Pakracer E.
842.306	11.338	114.281	8.212	122.493	2.902	90.284	5.753	96.037	2.275	+ 27·5	5.804	4.550	Budapester Localb.
238.297	12.886	25.989	2.989	28.978	3.622	21.547	6.682	28.229	3.529	+ 2·6	7.244	7.058	Budapest-Szt. Lörinc
23.763	15.887	15.704	36.058	51.762	1.156	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.312	. . .	Eperies-Bártfeld
14.611	74.712	3.784	86.579	90.363	2.738	3.274	75.574	78.848	2.389	+ 14·6	5.476	4.778	Gölnitzthal-Bahn
41.119	4.967	10.472	7.826	18.298	1.076	10.112	7.296	17.408	1.024	+ 5·1	2.152	2.048	Güns-Steinamager
35.257	2.403	9.914	2.189	12.103	448	9.874	1.905	11.779	374	+ 19·0	896	748	Haraszti-Ráczkeve
9.515	5.164	1.197	2.868	4.065	1.196	1.100	3.071	4.171	1.227	— 2·5	2.392	2.454	Holics-Gödinger Lb.
12.500	14.050	2.267	5.096	7.363	818	2.207	2.918	5.125	569	+ 43·5	1.636	1.138	Kesmárk-Szepés-Bela
17.916	9.125	5.844	10.028	15.872	1.587	5.581	10.524	16.105	1.610	— 1·7	3.174	3.220	Keszthély-B. Szt. György
19.198	5.919	6.083	4.782	10.865	836	5.872	3.262	9.134	702	+ 19·1	1.672	1.404	Löcsethalbahn
47.179	61.062	9.681	93.475	103.156	1.702	8.048	86.793	94.841	1.567	+ 8·6	3.404	3.134	Marmaroser Salzb. A.-G.
20.325	36.206	8.121	70.437	78.558	1.155	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.310	. . .	Nagy-Károly-Somkuti
34.241	25.565	9.548	19.844	29.392	1.959	7.204	16.893	24.097	1.606	+ 21·4	3.918	3.212	Poprádthalbahn
156.455	65.376	110.435	155.384	265.819	1.197	109.030	147.057	256.087	1.153	+ 3·8	2.394	2.306	Számosthalbahn
8.437	6.478	1.993	3.746	5.739	478	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	956	. . .	Szépes-Béla-Podolin
117	21.940	21	6.950	6.971	1.202	67	5.309	5.376	927	+ 29·6	2.404	1.854	Terret-Kowacsna
6.746	5.309	1.807	6.331	8.138	1.809	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.618	. . .	Ungthalbahn
20,687.613	12,034.802	12,103.157	36,622.339	48,725.496	3.831	10,969.413	34,801.856	45,771.269	3.736	+ 2·6	7.662	7.472	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1894	1893	Im Monate Juni 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.081	15.790	9,383.654	6,232.742	4,964.060	13,653.513	18,617.573	1.158	17,584.798	1.114	+ 3·9	16.020	15.759
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.790	12.249	3,753.393	1,911.419	2,296.502	5,445.654	7,742.156	605	7,542.467	619	— 2·3	12.718	12.249
Hauptsumme . .	28.871	28.039	13,137.047	8,144.161	7,260.562	19,099.167	26,359.729	913	25,127.265	896	+ 1·9	28.738	28.008
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·35	6·35	3.367	96	2.943	229	3.172	499	3.408	537	— 7·1	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg . . .	5·318	5·318	3.692	1	4.883	16	4.899	921	6.942	1.306	— 41·8	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi) .	5·5	5·5	21.604	78	7.739	83	7.822	1.422	9.701	1.763	— 19·3	. . .	. . .
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft) . .	5·7	. . .	2.104	13	4.553	41	4.594	806	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin .	105	105	10.300	6.957	5.561	17.797	23.358	222	15.721	150	+ 48·0	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	24.297	23.332	27.923	84.050	111.973	416	106.256	395	+ 5·3	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla (S. Han), Lašva-Travnik . . . . . ., Metkovic-Sarajevo	275	245	68.897	22.642	17.808	41.972	59.798	217	32.161	131	+ 65·0	275	245

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 2084 t, während die Einnahmen einen Rückgang um fl. 3889 aufweisen.

Transportabnahmen sind zu constatiren:

bei Getreide aller Art . . . um 1.109·5 t
„ Mehl und Mahlproducten „ 760·4 „
„ Zucker, raffinirt . . . „ 451·0 „
„ „ roh . . . . . . „ 40·3 „
„ Steinen aller Art . . . „ 2.539·4 „
„ Eisen und Stahl . . . „ 914·1 „

Eine Zunahme in der Verfrachtung ergibt sich bei Holz aller Art um 9621 t und bei Erzen und Schlacken um 48 t.

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm die Personenfrequenz um 1464 Personen ab, hingegen das bezügliche Erträgniss um fl. 198 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 4860 t und der Einnahmen um fl. 3223 zu constatiren, welche Erscheinung hauptsächlich auf eine Mehrverfrachtung der Artikel „Zucker, raffinirt und roh", sowie „Eisen und Stahl" zurückzuführen ist.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Juni 1894 ergibt sich im Vergleiche mit demselben Monate 1893 ein Ausfall von fl. 72.803, welcher sowohl durch Verkehrsstörungen in Folge von Ueberschwemmungen, sowie durch die Grubenkatastrophe in Karwin hervorgerufen wurde.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat Juni 1894 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 761 = 0·9 pCt. höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 905 = 1·45 pCt. zufolge Mehrverfrachtung von 6203 t = 16·79 pCt. Eisen, Kalk, Malz und Ziegel, dagegen weist der Personenverkehr, obzwar 495 = 0·92 pCt. Reisende mehr befördert wurden, eine Mindereinnahme von fl. 144 = 0·64 pCt. aus.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monat Juni 1894 ergibt sich gegenüber derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehr eine Zunahme der Frequenz um 995 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um fl. 180 und aus dem Frachtenverkehre eine Zunahme um fl. 78, bezw. 337 t, hauptsächlich Tabak und Holz.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juni 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro Juni 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . + 10.302 Personen und + 6.996·— fl.
Ergänzungsnetz . . . + 754 „ „ + 110·— „
Südnordd. Verbindungsbahn + 722 „ „ — 797·— „

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro Juni 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 17.549 t + 90.171·— fl.
„ „ Ergänzungsnetz + 2.590 t + 16.633·— „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . + 4.877 t + 26.265·— „

Der stetigen Zunahme des Localverkehres auf dem garantirten Netze entspricht auch die Einnahmensteigerung.

Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist namentlich der Kohlenverkehr nach wie vor ein lebhafter.

Die Verkehrssteigerung beim Ergänzungsnetze ist dem zunehmenden Transitoverkehr zuzuschreiben.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bis zum Monate März 1894 vorgeschritten.

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894: für Personen und Gepäck	1894: für Güter	1894: im Ganzen	1894: per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	1893: für Güter	1893: im Ganzen	1893: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate: 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Recapitulation.
45,050.014	38,336.511	24,625.243	85,159.325	109,784.568	6.853	23,152.710	80,593.463	103,746.173	6.583	+ 4·1	13.706	13.166	Sa. d. österr. Eisenb.
20,687.613	12,034.802	12,103.157	36,622.339	48,725.496	3.831	10,969.413	34,801.856	45,771.269	3.736	+ 2·6	7.662	7.472	Sa. d. ungar. Eisenb.
65,737.627	50,371.313	36,728.400	121,781.664	158,510.064	5.516	34,122.123	115,395.319	149,517.442	5.338	+ 3·3	11.032	10.676	Hauptsumme
Zahnradbahnen.													
.....	.....	4.374	502	4.876	...	4.502	340	4.842	...	...	...	...	Achenseebahn
.....	.....	7.521	22	7.543	...	9.052	201	9.253	...	...	...	...	Gaisbergb. in Salzburg
54.352	292	27.489	349	27.838	...	27.424	68	27.492	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
2.588	19	5.937	68	6.005	...	...	...	...	...	...	...	...	Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
.....	.....	26.246	70.035	96.281	917	23.256	65.359	88 615	844	+ 8·7	1.834	1.688	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
.....	.....	140.407	429.422	569.829	2.118	124.616	393 508	518.124	1.926	+ 9·9	4.236	3.852	K. u. k. Bosna-Bahn
232.315	103.522	76.856	219.189	296.045	1.076	56.823	160.110	216.933	885	+ 22·0	2.152	1.170	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S. Han), Lašva-Travnik, Metković-Serajevo

Südbahn-Gesellschaft. Die Transport-Einnahmen des Gesammtnetzes haben sich im Monate Juni 1894 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres vermehrt um fl. 127.341, und zwar ist im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 130.660, dagegen im Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 3319 zu verzeichnen.

Die nachgewiesene Steigerung der Einnahmen ist demnach hauptsächlich dem sehr regen Personenverkehre im Monate Juni a. c. zuzuschreiben.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen weist die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben eine Einnahmen-Vermehrung von fl. 264 aus. Verminderungen haben erfahren die Localbahn Spielfeld-Radkersburg von fl. 900 und Mödling-Hinterbrühl von fl. 315.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Bahnen haben sich im Monate Juni 1894 gegen die gleiche Periode des Vorjahres in den Einnahmen gebessert:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 7.397
„ Leoben-Vordernberger Bahn um . . . „ 3.620
„ Localbahn Cilli-Wöllan um . . . . . „ 5.574
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger um . . „ 42

dagegen haben Einnahmen-Ausfall erfahren:

die Graz-Köflacher Bahn um . . . . . . fl. 3.782
„ Localbahn Radkersburg-Luttenberg um . „ 305
„ Bárcs-Pakraczer Bahn um . . . . . „ 6.213

Bei der zuletzt angeführten Bahn resultirt die Mindereinnahme hauptsächlich aus den bedeutend geringeren Holztransporten.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner—März richtig gestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Juni 1894 ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung von 6766 Personen mit fl. 256 und beim Güterverkehre von 8303 t mit fl. 4115 Mehreinnahmen.

Für die Periode vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894 wurden fl. 19.863 Mehreinnahmen erzielt, von welchen fl. 12.054 auf den Personen- und fl. 7809 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Beneschau nach Wlaschim. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 20. Juni die k. k. Statthalterei in Prag angewiesen, bezüglich des von dem Bezirksobmann Johann Neubauer in Wlaschim vorgelegten Projectes für eine Localbahn von Beneschau nach Wlaschim die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten.

Localbahn Nakři-Netolic—Netolic Stadt. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Localbahn Nakři-Netolic—Netolic Stadt für den 9. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [H.-M.-ZZ. 39.627 und 39.588.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Aufstellung einer Strassenbrückenwaage in Wien.) Am Hauptbahnhofe in Wien wird im I. Kohlenhofe eine zweite Strassenbrückenwaage aufgestellt. [11. Juli, Z. 37.523.]

— (Verlängerung der Station Rohatetz.) In der Station Rohatetz werden die vier Verkehrsgeleise für Zwecke der Zugskreuzungen gegen Süden hin verlängert. [19. Juli, Z. 31.715.]

— (Bauliche Veränderungen in Prerau.) Das Project für die Auswechslung und Umlegung der Trinkwasserleitung zu dem Werkstättengebäude am Hauptbahnhofe in Prerau und für die Aufstellung von zwei weiteren Auslaufständern an den Mittelperrons daselbst wurde zur Ausführung genehmigt. [26. Juni, Z. 33.568.]

— (Erweiterung der Kohlenlagerplätze in Mähr.-Ostrau.) In der Station Mähr.-Ostrau werden die im Heizhausrayon bestehenden Kohlenlagerplätze erweitert und ein neues Kohlengeleise hergestellt. [27. Juli, Z. 36.719.]

— (Herstellung einer Rollbahn.) Das Project für die Herstellung einer schmalspurigen Rollbahnanlage von der Station Krzeszowice zur Dampfbrettsäge des M. Fleischmann und H. Weinheber wurde genehmigt. [21. Juli, Z. 31.714.]

— (Herstellung einer Wasserleitung.) Das Project für die Legung eines 8 cm weiten Wasserleitungsrohres unter dem in km 204·8/9 des zweiten Geleises in der Strecke Leipnik—Weisskirchen bestehenden Objecte für Zwecke der Gemeindeinsassen Franz Klvana, Josef Kolacek und Anna Bočan in Slawtisch wurde genehmigt. [21. Juli, Z. 26.185.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Wächterhausvergrösserung in Rajnochowitz.) In der Halte- und Ladestelle Rajnochowitz wurde die Vergrösserung des Stations-Wächterhauses vorgenommen. [25. Juli, Z. 40.318.]

— (Strassenbrückenwaagen in mehreren Stationen.) In den Stationen Przikas-Osiczko, Branek und Krasna wurden für Zwecke des Vereines mährischer Zuckerfabriken je eine Strassenbrückenwaage mit gemauertem Waaghäuschen errichtet. [23. Juli, Z. 39.984.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Umgestaltung einer Haltestelle und Anlage einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Eisenbahn Wien-Aspang für die Umgestaltung der Haltestelle Möllersdorf und Anlage einer Schleppbahn zum Etablissement der Vöslauer Kammgarnfabrik für den 9. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [G.-I.-Z. 14.083.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln.) Die Südbahn-Gesellschaft hat zwei Stück Locomotiven mit sechs gekuppelten Rädern nebst sechsrädrigen Tendern, drei Stück Locomotiven mit acht gekuppelten Rädern, gleichfalls mit sechsrädrigen Tendern, ferner drei Stück Intercommunicationswagen I. Classe und sieben Stück Intercommunicationswagen I. und II. Classe in Bestellung gebracht. Sämmtliche Locomotiven und Wagen werden nach Typen erbaut, welche schon früher die Genehmigung des Handelsministeriums erhalten haben. [Z. 33.972]

— (Verwendung von Kohle als Brennmaterial bei einer mit dem Langer'schen Rauchverzehr-Apparate ausgerüsteten Locomotive auf der Wiener Verbindungsbahn.) Der Südbahn-Gesellschaft wurde gestattet, bei einer mit dem Langer'schen Rauchverzehr-Apparate ausgerüsteten Locomotive, welche für den Zugförderungsdienst auf der Wiener Verbindungsbahn bestimmt ist, Kohle (statt Coaks) als Brennmaterial zu verwenden. [28. Juli, Z. 40.575.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 11. Juli, Z. 48.120, die seinerzeit mit Erlass vom 28. Juli 1893, Z. 49.336, dem Eduard Kegel, August Gresch und Carl Schossberger im Sinne der bestehenden Normen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Szepes-Béla-Barlangliget der Localbahn Poprád-Felka-Késmárk-Szepes-Béla-Barlangliget ausgehende, über die Gemarkung der Gemeinden Zsdjár, Puszta-Podspod und Jurgo, eventuell über Neumarkt bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 ex 1893, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Projectirte Localbahn Gyulafehérvár (Karlsburg in Siebenbürgen)-Zalathna. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 81 vom 8. Juli und dessen darauffolgende Nummern verlautbaren den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes für

a) eine von der Station Gyulafehérvár der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, bis Zalathna (Comitat Alsófehér in Siebenbürgen) führende Localbahn als Hauptlinie;
b) eine von der zukünftigen Station Sárd der Linie a) abzweigende, bis Magyar-Igen führende Flügelbahn der Linie a);
c) eine von der Endstation Zalathna abzweigende, vorläufig für den Frachtenverkehr als Schleppbahn zu betreibende und bis Valea-Doszului führende Fortsetzung der Linie a) (kgl. ungar. Handelsministerium, Z. 42.311, vom 10. Juni 1894).

Concessionswerber für dieses Localbahnnetz war der k. k. österr. Baurath Friedrich Ritter von Stach (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 und 66 ex 1893, Vorconcession Post 2 a, b, c) und sind nunmehr dessen Rechtsnachfolger, bezw. fernerhin Concessionswerber die ungar. Reichstagsabgeordneten Julius Szájbély und Dr. Paul Mandel. Die projectirten Linien, von welchen vorläufig die Linie a), Gyulafehérvár—Zalathna, zu erbauen ist, sind im Sinne des G.-A. XXXI und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauen und zu betreiben. Das effective Baucapital der Linie Gyulafehérvár—Zalathna ist mit 1.285.000 fl., d. i. mit 33.290 fl. per Kilometer (nominal 1,500.000 fl.), bemessen. Als Stationen, bezw. Haltestellen dieser Linie sind bestimmt:

1. Die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Gyulafehérvár der Linie Budapest—Arad—Tövis, bezw. ein zu errichtender Rangirbahnhof der schmalspurigen Linie in einer Länge von 200 m;
2. Gyulafehérvár-Belváros, Station, 150 m lang;
3. Kisfalud, Haltestelle (am currenten Geleise);
4. Sárd-Magyar-Igen, Wasserstation, 150 m lang;
5. Tótfalud, Haltestelle (am currenten Geleise);
6. Metesd, Wasserstation 200 m lang;
7. Pajána, Haltestelle (am currenten Geleise);
8. Preszáka, Haltestelle (am currenten Geleise);
9. Galacz-Fenes, Wasserstation, 150 m lang;
10. Petrozsán, Haltestelle (am currenten Geleise);
11. Zalathna, Endstation, 250 m lang.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Enquêteverhandlung in Angelegenheit der zur Bewältigung des Getreideexportes zu treffenden Massnahmen.) Ueber Auftrag des kgl. ungarischen Handelsministers fand am 27. Juli in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrathes Ludwigh, und mit Beiziehung der Vertreter der Handels- und Gewerbekammern, sowie hervorragender Dampfmühlen und Exportfirmen, eine Enquêteverhandlung statt (vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 83 ex 1893), in welcher über die zur Bewältigung des Exportes von Cerealien und Mahlproducten zu treffenden Transportvorkehrungen berathen wurde. Der Vorsitzende berichtet, dass, was die Ergänzung des Wagenparkes betrifft, dieser seit der vorjährigen Campagne um 2200 Kastenwägen, zumeist mit grösserer Tragfähigkeit, vermehrt wurde, so dass ein Wagenmangel wohl kaum zu besorgen sei, dass in Folge dessen die kgl. Ungar. Staatsbahnen im Stande seien, innerhalb vier Monate dreieinhalb Millionen Metercentner Getreide ohne jede Stockung zu transportiren. Allerdings erreicht die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen dort die Grenze, wo auch die Aufnahmsfähigkeit der gesammten Linien, wie sie jetzt bestehen, aufhört; selbst eine weitere Vermehrung des Wagenparkes würde nur dann eine schnellere Verfrachtung noch grösserer Gütermengen ermöglichen, wenn auch zugleich auf den Hauptlinien die Geleise verdoppelt würden. Die Rangirungsstellen in Pressburg, Szolnok, Miskolcz, Rákos und Szabadka wurden dermassen eingerichtet, dass diese heuer in vollem Masse ihrer Aufgabe werden dienen können. Die Geleisevermehrung in Hatvan und Rákos wird bis zum Herbste fertiggestellt sein. Schliesslich wurden alle Verladestationen mit Präcisions-Fairbanks ausgestattet. Den übereinstimmenden Erklärungen der Experten zufolge kann, auf Basis vertrauenswürdiger Schätzungen, der Ernteertrag an Weizen mit ca. 40,000.000 q, jener an Roggen mit ca. 16,000.000 und Gerste mit ca. 8,000.000, daher insgesammt, und zwar ohne Einbeziehung von Mahlproducten, auf 64,000.000 q berechnet werden. Welche quantitative Quote nach Deckung des eigenen Bedarfes hievon zum Exporte gelangen und zu welchen Zeitpunkten und Terminen die Abfuhr abzuwickeln sein wird, lässt sich heute noch nicht bestimmen, es sei jedoch ausser Frage, dass die von der Direction der Staatsbahnen getroffenen Massnahmen den Anforderungen der Herbstcampagne entsprechen werden. Ueber eine in der Frage der über die Grenzen Ungarns hinaus zur Versendung gelangenden Heu- und Strohsendungen gestellte Interpellation erwidert der Vorsitzende, dass das bisher bestandene Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des kleineren Profils der Stroh- und Heuladungen gekündigt wurde und die

Directionen der fremden Bahnen des Eisenbahnverbandes sich bereit erklärten, auch bis zum Ablaufe dieses Kündigungstermines Heu- und Strohladungen passiren zu lassen, falls die Differenz des Profils eine nicht zu grosse ist. Er hebt bei diesem Anlasse hervor, dass die Aufgeber in ihrem eigenen Interesse für eine möglichst festgefügte Ladung des Heues und Strohes Sorge tragen mögen, da durch das unausweichliche Rütteln die weniger sorgsam durchgeführten Ladungen, wenn sie auch ursprünglich ein kleineres Profil hatten, auseinandergetrieben werden und dann auf den ausländischen Uebergangsstationen zum grossen Schaden der Aufgeber zurückgewiesen werden müssen. Die Enquête wurde sodann, nachdem bezüglich aller Fragen eine vollständige Einigung erzielt war, geschlossen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 18. Juni die 15·91 km lange Theilstrecke Arnstadt—Stadt Ilm der Hauptbahn Arnstadt—Saalfeld im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Arnstadt (Anschlussstation an die Linie Plaue—Arnstadt), Marlishausen (Bahnhof 5·60 km), Roda-Niederwillingen (Haltestelle 10·99 km) und Stadt Ilm (Bahnhof 15·91 km); diese Verkehrsstellen sind für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eingerichtet; eine Abfertigung von Fahrzeugen findet nur auf der Station Stadt Ilm statt; die genannte Strecke ist dem Eisenbahn-Betriebsamte in Erfurt unterstellt.

b) In Oldenburg: Am 1. Juni die 3·65 km lange Strecke Bockhorn—Zetel der Vareler Nebenbahnen der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen mit der Station Zetel auch für den Güterverkehr; die Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juni der Haltepunkt Hemmingstedt, zwischen den Stationen Meldorf und Heide, im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur nach diesem Haltepunkte abgefertigt; der Haltepunkt Grünenbaum, zwischen den Stationen Vollme und Kierspe, im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr; die Haltestelle Hohenleipisch an der Strecke Berlin—Elsterwerda im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von lebenden Thieren; der Haltepunkt Nuttlar, zwischen den Stationen Bestwig-Nuttlar und Olsberg, im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr; die Anschlussstelle Chroschnitz, zwischen den Stationen Bentschen und Neutomischel, im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den öffentlichen Stückgutverkehr; für Wagenladungsgüter kann diese Anschlussstelle wie bisher nur von dem Anschlussinhaber oder mit dessen Genehmigung benützt werden; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; ferner der Haltepunkt Lamerden, zwischen den Stationen Liebenau und Hümme, im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr; am 15. Juni der Haltepunkt Oberreichensachsen, zwischen den Stationen Niederhone und Bischhausen, im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Dopiewo, zwischen den Stationen Otusch und Dombrowka, im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welche bisher für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet war, auch für den Stückgut- und Viehverkehr; die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen bleibt auch ferner ausgeschlossen; die Station Immenhausen, zwischen den Stationen Grebenstein und Mönchehof, im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche bisher für den Personenverkehr eingerichtet war, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; ferner der Haltepunkt Rodde, zwischen den Stationen Hörstel und Rheine, im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen- und beschränkten Güterverkehr; am 20. Juni die Haltestelle Vietznitz, zwischen den Stationen Paulinenaue und Friesack, im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche bisher dem Personenverkehr diente, für den Wagenladungsgüterverkehr, sowie für die regelmässige Beförderung von Milchsendungen.

b) In Sachsen: Am 1. Juni der Haltepunkt Silberstrasse an der Linie Zwickau—Schwarzenberg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr.

Spanien. (Eisenbahnbauten.) Am 24. Mai wurde die Strecke Barcelona—Zaragoza der directen Eisenbahn Barcelona-Madrid inaugurirt. Auf der Bahn Linares - Almeria wird die Strecke Guadix—Almeria nächstens dem Betriebe übergeben werden. Die Neutrassirungsarbeiten an der projectirten schmalspurigen Eisenbahn Lucaiuena—Aguas Amargas sind vollendet, und wird nunmehr an den Bau dieser Bahn geschritten.

Schiffahrt.

Bremen. (Flussschiffahrt auf der Unter- und Oberweser im Jahre 1893.) Laut des Jahrbuches für bremische Statistik sind in Bremen auf der Unterweser im Jahre 1893 eingelangt: beladen 4671 Schiffe mit 552.892 R.-T. (gegen 4647 Schiffe mit 556.610 R.-T. im Vorjahre), leer 725 Schiffe mit 98.908 R.-T. (gegen 572 Schiffe mit 70.026 R.-T. im Vorjahre). Darunter waren 1340 beladene Dampfer mit 129.193 R.-T. und 28 leere Dampfer mit 9138 R.-T. (gegen 1061 beladene Dampfer mit 100.246 R.-T. und 54 leere Dampfer mit 15.755 R.-T. im Vorjahre). — Der Heimatsangehörigkeit nach entfallen auf Bremen 3334 beladene Schiffe mit 492.962 R.-T. (gegen 3153 mit 486.973 R.-T. in 1892) und 383 leere Schiffe mit 71.607 R.-T. (gegen 255 mit 48.173 R.-T. in 1892), auf Preussen 609 beladene Schiffe mit 25.949 R.-T. (gegen 659 mit 29.591 R.-T. in 1892) und 227 leere Schiffe mit 15.587 R.-T. (gegen 209 mit 13.424 R.-T in 1892), auf Oldenburg 710 beladene Schiffe mit 32.081 R.-T. (gegen 807 mit 37.107 R.-T. in 1892) und 80 leere Schiffe mit 6457 R.-T. (gegen 62 mit 3008 R.-T. in 1892), auf andere Länder 18 beladene Schiffe mit 1900 R.-T. (gegen 28 mit 2939 R.-T. in 1892) und 35 leere Schiffe mit 5257 R.-R. (gegen 46 mit 5521 R.-T. in 1892). Die Provenienz betreffend, so kamen aus den bremischen Häfen Bremerhaven, Vegesack und anderen Weserplätzen 3066 beladene Schiffe mit 359.955 R.-T. und 306 leere Schiffe mit 46.070 R.-T., aus preussischen Häfen, und zwar hauptsächlich aus Geestemünde und Lehe, Aschwarden, Blumenthal 632 beladene Schiffe mit 88.442 R.-T. und 195 leere Schiffe mit 23.468 R.-T., aus den oldenburgischen Häfen, und zwar insbesondere aus Nordenham, Brake, Fedderwarden, Elsfleth, Oldenburg und Grossensiel 973 beladene Schiffe mit 104.495 R.-T. und 224 leere Schiffe mit 29.370 R.-T.

Abgegangen sind dagegen nach der Unterweser beladen 3378 Schiffe mit 425.656 R.-T. (gegen 3085 mit 387.340 R.-T. in 1892), 2239 leere Schiffe mit 255.939 R.-T. (gegen 2326 mit 261.227 R.-T. in 1892). Darunter waren 1326 beladene Dampfer mit 127.569 R.-T. (gegen 1069 mit 99.438 R.-T. in 1892) und 43 leere Dampfer mit 14.835 R.-T. (gegen 43 mit 12.315 R.-T. in 1892). — Der Heimatsangehörigkeit nach waren bremische 2854 beladene Schiffe mit 397.005 R.-T. (gegen 2544 mit 357.938 R.-T. in 1892) und 901 leere Schiffe mit 175.034 R.-T. (gegen 886 mit 176.344 R.-T. in 1892), preussische 303 beladene Schiffe mit 18.681 R.-T. (gegen 290 mit 18.894 R.-T. in 1892) und 668 leere Schiffe mit 30.071 R.-T. (gegen 665 mit 31.494 R.-T. in 1892), oldenburgische 207 beladene Schiffe mit 7603 R.-T. (gegen 235 mit 8802 R.-T. in 1892) und 563 leere Schiffe mit 33.665 R.-T. (gegen 644 mit 34.298 R.-T. in 1892), anderer Nationalität 14 beladene Schiffe mit 2367 R.-T. (gegen 16 mit 1706 R.-T. in 1892) und 107 leere Schiffe mit 17.169 R.-T. (gegen 131 mit 19.091 R.-T. in 1892). — Was die Bestimmung betrifft, so giugen nach den bremischen Häfen Bremerhaven, Vegesack u. A. 2385 beladene Schiffe mit 298.077 R.-T. und 978 leere Schiffe mit 119.025 R.-T., nach den preussischen Häfen, und zwar insbesondere Geestemünde und Lehe, Blumenthal 223 beladene Schiffe mit 28.646 R.-T. und 583 leere Schiffe mit 77.837 R.-T., nach den oldenburgischen Häfen Oldeuburg, Elsfleth, Brake, Grossensiel, Nordenham, Fedderwarden u. A. 770 beladene Schiffe mit 98.933 R.-T. und 678 leere Schiffe mit 59.077 R.-T.

Oberweser: Angekommen sind auf dieser Stromstrecke beladen 1303 Schiffe und Flösse mit 176.888 R.-T. (gegen 1186 mit 168.193 R.-T. in 1892), leer 74 Schiffe mit 13.034 R.-T. (gegen 55 mit 7990 R.-T. in 1892). Unter diesen waren 44 beladene Dampfer mit 3834 R.-T. (gegen 49 mit 4524 R.-T. in 1892). — Der Heimatsangehörigkeit nach entfielen auf Bremen 343 beladene Schiffe mit 69.502 R.-T. (gegen 330 mit 69.179 R.-T. in 1892) und 35 leere Schiffe mit 7956 R.-G. (gegen 12 mit 2862 R.-T. in 1892); auf Preussen 807 beladene Schiffe mit 92.517 R.-T., darunter 643 Schiffe mit 88.647 R.-T. und 164 Flösse mit 3870 R.-T. (gegen 740 mit 87.140 R.-T. in 1892) und 37 leere Schiffe mit 4931 R.-T. (gegen 36 mit 4438 R.-T. in 1892); auf Braunschweig 153 beladene Schiffe mit 14.869 R.-T., darunter 5 Flösse mit 67 R.-T. (gegen 116 mit 11.879 R.-T. in 1892) und 2 leere Schiffe mit 147 R.-T. (gegen 7 mit 690 R.-T. in 1892). Was die Provenienz anbelangt, so kamen aus den preussischen Häfen Dreye, Bollen, Verden, Nienburg, Petershagen, Minden, Porta, Rinteln, Hameln, Karlshafen, Münden u. A. 1001 beladene Schiffe mit 153.583 R.-T., 164 Flösse mit 3870 R.-T. und 70 leere Schiffe mit 12.285 R.-T., aus den braunschweigischen Häfen Thedinghausen, Holzminden etc. 114 beladene Schiffe mit 16.187 R.-T., 5 Flösse mit 67 R.-T. und 4 leere Schiffe mit 749 R.-T., aus dem Lippe'schen Hafen Erder 19 beladene Schiffe mit 3181 R.-T. — Abgegangen sind dagegen auf der Oberweser 713 beladene Schiffe mit 127.504 R.-T. (gegen 704 mit 125.849 R.-T. in 1892) und 472 leere Schiffe mit 54.837 R.-T. (gegen 370 mit 46.018 R.-T. in 1892). Unter diesen waren 33 beladene Dampfer mit 3017 R.-T. (gegen 46 mit 4356 R.-T. in 1892) und 10 leere Dampfer mit 781 R.-T. (gegen 2 mit 177 R.-T. in 1892). Der Heimatsangehörigkeit nach waren bremisch 295 beladene Schiffe mit 62.541 R.-T. (gegen 265 mit 57.341 R.-T. in 1892) und 70 leere Schiffe mit 12.205 R.-T. (gegen 80 mit 15.827 R.-T. in 1892), preussisch 376 beladene Schiffe mit 59.576 R.-T. (gegen 402 mit 63.779 R.-T. in 1892) und 297 leere Schiffe mit 33.114 R.-T. (gegen 213 mit 23.426 R.-T. in 1892), braunschweigisch 41 beladene Schiffe mit 5143 R.-T. (gegen 37 mit 4729 R.-T. in 1892) und 105 leere Schiffe mit 9518 R.-T. (gegen 77 mit 6765 R.-T. in 1892), oldenburgisch 1 beladenes Schiff mit 244 R.-T. — Was die Bestimmung betrifft, so gingen nach den vorgenannten preussischen Häfen 670 beladene Schiffe mit 121.635 R.-T. und 414 leere Schiffe mit 48.844 R.-T., nach den braunschweigische Häfen 41 beladene Schiffe mit 5585 R.-T. und 54 leere Schiffe mit 5279 R.-T., nach dem Lippe'schen Hafen Erder 2 beladene Schiffe mit 284 R.-T. und 4 unbeladene Schiffe mit 714 R.-T.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Juli 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	648·06	—	577·04	71·02	—	—	—	—
Roggen	99·76	98·28	99·76	98·28	—	—	—	—
Gerste	247·24	533·47	289·82	490·89	—	—	—	—
Hafer	498·93	0·58	424·49	75·02	—	215·91	—	215·91
Erbsen	855·08	—	420·27	434·81	304·07	—	102·68	201·39
Bohnen	655·39	—	—	655·39	—	—	—	—
Raps	120·80	—	—	120·80	—	—	—	—
Wicken und Hirse	119·63	268·05	26·26	361·42	—	—	—	—
Mais	221·26	30·31	116·15	135·42	—	—	—	—
Hanfsamen	98·31	—	98·31	—	—	—	—	—
Leindotter	74·72	—	—	74·72	—	—	—	—
Diverse	120·64	708·15	117·74	711·05	—	—	—	—
Zusammen	3.759·82	1638·84	2.169·84	3.228·82	304·07	215·91	102·68	417·30
Versicherungswerth . . fl.	35.871	16.600	18.133	28.743	2.400	1.200	800	2.800
Spiritus	2.214·48	369·77	196·64	2.387·61	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	36.795	5.916	3.053	39.658	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	6	—	4	2	1	—	1	—
Versicherungswerth . . fl.	3.816	—	2.616	1.200	800	—	800	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	4	2	4	2	1	—	1	—
Versicherungswerth . . fl.	2.616	1.200	2.616	1.200	800	—	800	—
Lombardbetrag . . . fl.	1.390	500	1.390	500	380	—	380	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	2	—	2	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	2.063	—	2.063	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	2	—	2	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	2.063	—	2.063	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	1.430	—	1.430	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

VIII. Nachtrag zu den Tarifen und Tarifbestimmungen vom 1. December 1891 für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Arnodstein — Hermagor gelangt zu den obengenannten Tarifen ein VIII. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäcktransport, sowie den Kilometerzeiger der genannten Localbahn.

Der Preis dieses Nachtrages beträgt 10 kr.

Wien, am 3. August 1894. [615]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern im Theil III, Heft 1, des Gütertarifes.

In dem vom 1. August 1894 giltigen Theil III, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes betragen die Frachtsätze der Abtheilung I für Getreide u. s. w. auf Seite 69 Marburg—München O.B. nicht 1·33 Mark, sondern **2·33 Mark**, und auf Seite 92 Innsbruck—Salzburg nicht 132 Heller, sondern **122** Heller.

Der Frachtsatz von 2·33 Mark für die Verbindung Marburg—München O.B. tritt mit Giltigkeit vom 24. August 1894 in Wirksamkeit.

Wien, am 6. August 1894. [616]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elektrische Localbahn Gmunden.

Einführung eines Tarifes für Personen und Reisegepäck.

Mit dem Tage der Eröffnung der vom Bahnhofe Gmunden der Salzkammergutbahn nach der Stadt Gmunden führenden schmalspurigen elektrischen Localbahn treten die „Allgemeinen Bestimmungen und Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr auf der elektrischen Bahn in Gmunden“ in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Betriebsverwaltung in Gmunden zum Preise von 10 Kreuzer erhältlich.

Wien, am 7. August 1894. [617]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einschränkung des Personenverkehres mit Kalwarya.

Um einen grösseren Zufluss an Wallfahrern nach Kalwarya-Zebrzydowska zu verhindern und dadurch der Gefahr einer Verbreitung der Cholera entgegenzutreten, wird die mit Kundmachung ddo. Mai 1894 verlautbarte Ausgabe von besonders ermässigten Wallfahrerkarten für die Zeit vom 8. bis incl. 15. August und vom 3. bis incl. 8. September, sowie der Verkehr von Separat-Personenzügen zwischen Bielitz und Kalwarya-Zebrzydowska am 15. August und 8. September 1894 nicht stattfinden.

Wien, am 7. August 1894. [618]

Ausnahmetarif für Zucker von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen via Wien, vom I. September 1892.

Einbeziehung der Station Unzmarkt der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif.

Mit 1. September 1894 wird die Station Unzmarkt der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den in rubro bezeichneten Ausnahmetarif einbezogen. Demzufolge werden auf Seite 5 des Tarifes sub „B. Vom Schnittpunkte“ vor Vöcklabruck folgende Schnittfrachtsätze aufgenommen:

	ad a)	ad b)	ad c)
Unzmarkt	143 kr.	107 kr.	78 kr.
		pro 100 kg	

Auf Seite 6 des Tarifes wird die Station Unzmarkt mit einer Entfernung von 379 km bis Nussdorf eingestellt.

Wien, am 4. August 1894. [619]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IX.

Mit 20. August 1894 tritt zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1892 der Nachtrag IX in Kraft, welcher bei den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von Mk. 0·10 bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg erhältlich.

Wien, am 2. August 1894. [620]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages XVII zum Hefte Nr. 1.

Mit 20. August 1894 tritt zum Hefte Nr. 1 des Sächsisch-Thüringischen Verbandstarifes vom 1. Februar 1891 der Nachtrag XVII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Exemplare sind zum Preise von Mk. 0·05 bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt erhältlich.

Wien, am 2. August 1894. [621]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Druckfehler-Berichtigung.

Im Verordnungs-Blatt Nr. 85 vom 28. Juli 1894 [Pos. 590] Seite 1511 ist der Titel „Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband“ auf „Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband“ richtig zu stellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1419	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	1. Cigarettenpapier	Paris Donane und Paris Reuilly	Suczawa transit, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung pro Frachtbrief und Wagen für mindestens zu 1. a) 5000 kg b) 10000 kg; Die Anwendung der Frachtsätze ist an die Bedingung geknüpft, dass das Cigarettenpapier von Paris nach Jassy befördert wird, die übrigen hier genannten Artikel nach Paris oder darüber hinaus, bezw. über oder von Paris verfrachtet werden	Vom 15. August 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Localtarif		Frcs. Gold per Tonne (1000 kg) Zu 1. a) 142·15 0·90 *) b) 128·60 0·80 *)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender lautenden Original-Frachtbriefe bis Eger, bezw. Nürnberg, bezw. Wien K.E.B. und der auf die betreffende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. bis Paris; eventuell gegen Vorlage der auf den Refactiewerber als Absender lautenden Original-Frachtbriefe von den galizischen Stationen bis Paris oder einer jenseits Paris gelegenen französischen Station, bezw. umgekehrt. Diese Belege sind bis längstens 31. März 1895 einzureichen	Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche von den darüber stehenden Frachtsätzen bis auf Weiteres doppelt abgezogen werden
			2. Eier, Eigelb, Eiweiss	Krakau, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Kołomea; Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów; Tarnopol; Tarnów Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen oder umgekehrt	Paris Donane und Paris Reuilly	zu 2. 10000 kg				Zu 2. Krakau: 116·60 0·40 *); Kołomea: 139·70 0·90 *); Podgórze: 116·60 0·40 *); Tarnopol: 137·80 0·80 *); Tarnów: 120·80 0·50 *)				
			3. Erdharz, festes, und Erdwachs, rohes (Retinit, Hatchetin), unverpackt	Borysław; Drohobycz Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen oder umgekehrt	Paris Donane und Paris Reuilly	zu 3. 10000 kg				Zu 3. Borysław: 72·35 0·50 *); Drohobycz: 72·15 0·50 *)				
			4. Felle, getrocknete (ausschliesslich Rauhwaaren, Pelzwerk), und Häute, gesalzene, getrocknete, rohe, in Ballen verschnürt oder verpackt	Krakau Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Podgórze-Bonarka; Podgórze-Płaszów Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen oder umgekehrt	Paris Donane und Paris Reuilly	zu 4. 5000 kg				Zu 4. 112·80				

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe wie folgt vorzuschreiben: entweder a) mit Umkartirung in Eger, und zwar bis Eger über Krakau oder Podgórze-Płaszów—Oświęcim—Olmütz—B.-Brod—Bubna—Carlsbad; von Eger über Novéant oder b) mit Umkartirung in Nürnberg, und zwar bis Nürnberg über Krakau— oder Podgórze-Płaszów—Oświęcim—Olmütz—Prag—Furth i. W.; von Nürnberg über Novéant oder c) mit Umkartirung in Wien K.E.B., und zwar bis Wien K.E.B. bei Sendungen von Krakau über Trzebinia—Lundenburg; bei Sendungen von Podgórze-Płaszów und Podgórze-Bonarka über Zwardon—Sillein—Marchegg—Stadlau, oder Zwardon—Sillein—Marchegg—Gänserndorf oder Oświęcim—Lundenburg; bei Sendungen von Borysław, Kołomea, Drohobycz, Tarnopol, bezw. nach Suczawa transit über Krakau—Lundenburg oder Podgórze-Płaszów—Oświęcim—Lundenburg oder Beskid—Marchegg—Gänserndorf, oder Beskid—Marchegg—Stadlau oder Beskid—Munkacs—Szerencs—Kelenföld—Bruck a. L., bezw. umgekehrt; bei Sendungen von Tarnów über Krakau— oder Podgórze-Płaszów—Oświęcim—Lundenburg oder Zwardon—Sillein—Marchegg—Gänserndorf oder Zwardon—Sillein—Marchegg—Stadlau, von Wien K.E.B. über Bischofshofen—Arlberg—Buchs—Delle oder über Bischofshofen—Arlberg—Bregenz—Romanshorn—Delle oder über Bischofshofen—Arlberg—Bregenz—Constanz—Altmünsterol oder über Simbach—Ulm—Mühlacker—Kehl—Avricourt. An Stelle der Umkartirung kann die Neuaufgabe in Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. erfolgen.

Hiedurch werden die rücksichtlich derselben Relationen im Rückvergütungswege mit Giltigkeit bis 31. December 1894 bewilligten Frachtsätze, und zwar 1. für Erdwachs, roh, unverpackt, bei Aufgabe von 10 t von 72·77 Frcs., bezw. 72·56 Frcs. pro 1000 kg, verlautbart in Nr. 118 dieses Blattes vom 12. October 1893 auf Seite 1868 unter fortl. Nr. 1859; 2. für Häute, roh und getrocknet, von 114·50 Frcs. pro 1000 kg, verlautbart in Nr. 38 dieses Blattes vom 5. April d. J. auf Seite 700 unter fortl. Nr. 743 aufgehoben und ersetzt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1420	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Position E 6 und E 7 der Güter-Classification in dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarif „Theil I"	Friedek-Mistek	Budapest { dunapatti teher pályaudvar, Ferenczváros, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Lipotváros, nyugoti pályaudvar, Kelenföld, déli vasut, Ó-Buda-filatori-gát	ad a) Für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 6 und E 7, bei Anfgabe in beliebigen Mengen ad b) Für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 6 und E 7, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen ad c) Für Eisen und Stahl, sowie Eisen und Stahlwaaren der Pos. E 7, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen ad d) für Eisen und Stahl der Pos. E 6, bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Theil II — Heft 2 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1894, resp. Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern ö. W.: a) 209·3, b) 132·2, c) 121, d) 101·4	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Friedland						a) 205·8, b) 129·6, c) 119, d) 104				
				Golleschan						a) 208·8, b) 139·9, c) 128, d) 97·4				
				Mähr.-Ostrau						a) 210·6, b) 133·2, c) 121, d) 106				
				Oderberg K.F.N.B. oder K.O.B.						a) 213·2, b) 135·1, c) 123, d) 100·5				
				Schönbrunn						a) 208·7, b) 131·8, c) 121, d) 106				
				Teschen K.F.N.B. oder K.O.B.						a) 200·1, b) 132·3, c) 121·8, d) 89·8				
				Troppau						a) 218·0, b) 138·7, c) 126, d) 111·0				
				Trzynietz						a) 197·6, b) 130·1, c) 120·3, d) 88·3				
1421	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Dachziegel	Hohenmauth	Marchegg St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 3 der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	64·5 kr.	52·3 kr.	12·2 kr.	Im Kartirungswege		
1422	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bierwagen, zweiachsig, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) transit	Slotwina	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Einhaltung der für den Transport von auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahnfahrzeugen giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende September 1894	Ost-Nordwestösterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Heft 2 vom 1. Jänner 1894	324 Heller	240 Heller	84 Heller	Im Kartirungswege		
1423	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Ungar.-Hradisch transit	Kunowitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 5·6	kr. 4·6	kr. 1·0	Kartirt		Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch eigene Arbeiter und auf eigene Kosten zu bewirken
					Ungar.-Brod				9·0	7·3	1·7			
					Anjezd-Luhatschowitz				10·0	8·0	2·0			
					Bojkowitz				12·3	9·7	2·6			
					Bohuslavic a/Vlara				17·3	13·3	4·0			
					Vlarapass				20·6	15·9	4·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1424	Eisenbahn Wien-Aspang		Kalk der Position K 2 des Tarif Theil I	Erlach	Wr.-Neustadt	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Dieselben Frachtsätze haben auch für Kalk in beliebigen Mengen bei Zuladung zu Mauer- und Dachziegeln Anwendung zu finden und hat sonach die Frachtberechnung ohne Rücksicht auf das Gewicht der Ziegel und des Kalkes nach den obigen Bedingungen, d. h. mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens zu erfolgen	Bis Ende December 1894	Localgütertarif	7·4	5·0	2·4	Im Kartirungswege		Ein- und Ausladen innerhalb 8 Tagesstunden
					Seebenstein				6·3	5·0	1·3			
					Scheiblingkirchen				7·7	5·5	1·8			
					Edlitz				9·5	6·8	2·7			
					Aspang				12·6	9·0	3·6			
1425	Eisenbahn Wien-Aspang		Eisen der Positionen E 6, E 7, E 8, E 9 des Tarif-Theiles I	Klein-Schwechat	Simmering E. W. A.	In beliebigen Mengen unter Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1894	Localgütertarif	14·0	6·0	8·0	Kartirung		
									13·0		7·0			
									11·5		5·5			
									10·0		4·0			
1426	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Rossitz	Wien Lagerhaus	Bei Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Anhang zum Tarif Theil II, Heft 1 für den Oesterr. Eisenbahn-Verband, bezw. zum Wiener Verbindungsbahn-Tarif	Besteht kein directer Satz	69·7 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Kolin	Bei Anfgabe von beliebigen Quantitäten und Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	29 kr. ö. W.	22·4 kr. ö. W.	6·6 kr. ö. W.			
1427	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1893, sub **Pos. 2974**, für nebenstehende Transporte von Karwin nach Zwardon bei Anflieferung eines Jahresquantums von **55000 Tonnen** verlautbarte Frachtsatz von **9·2 kr.** pro 100 kg wird vom 1. Juli l. J. bis zur Behebung der Betriebsstörung in den Graf Larisch'schen Karwiner Schachten, längstens aber bis Ende 1894 bei Einhaltung der dortselbst bestimmten Bedingungen auch für Sendungen von Dombrau nach Zwardon angewendet, insoferne das vorbezeichnete Jahresquantum erreicht wird. Die von Dombrau während dieses Zeitraumes vorfrachteten Kohlen- und Coaks-Mengen werden in das stipulirte Minimalquantum von 55000 Tonnen miteingerechnet. Die Dombrauer Sendungen müssen gleichfalls unter der Firma der gräfl. Larisch-Mönnich'schen Central-Direction zur Aufgabe gelangen.										
1428	Böhmischen Nordbahn	Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände, welche zum Baue einer mechanischen Weberei bei Schönfeld bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December l. J., die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhm. Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Schönfeld zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.													

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 91. Wien, 11. August 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der k. k. Statthalterei in Oesterreich ob der Enns vom 22. Juni 1894, Nr. 8030/I, betreffend die Schiffahrt am Traunsee in der Nähe der Gmundner Seeklausen.*)

Auf dem Traunsee ist die Schiffahrt in der Nähe der Gmundner Seeklausen (Schleusen) nur bis zu den daselbst angebrachten roth und weiss gestrichenen Bojen gestattet.

Ausgenommen hievon sind die Fahrzeuge der Salzhandels-Gesellschaft, die Flösse, sowie alle jene Schiffe, welchen die Bewillung für die Traunflussbefahrung ertheilt ist.

Ebenso ist jenen Schiffern, deren Fahrzeuge unterhalb der durch die Bojen bezeichneten Linie eingestellt sind, die Passirung derselben, jedoch nur ohne Fahrgäste und nur zu dem Zwecke, um ihre Schiffe in den betreffenden Schiffshütten einzustellen, gestattet.

Zuwiderhandelnde werden gemäss dem § 33 der hohen Ministerial-Verordnung vom 12. December 1893, Nr. 56.399 (G.- u. V.-Bl., XXIII. Stück, Nr. 40) nach Massgabe der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857 (R.-G.-Bl. Nr. 198) mit Geldstrafen bis zu 100 fl. oder mit Arrest bis zu 14 Tagen bestraft.

Linz, am 22. Juni 1894.

Der k. k. Statthalter:
Puthon m. p.

Betriebseröffnung auf der Theilstrecke Baden — Helenenthal der Localbahn mit elektrischem Betrieb Baden-Vöslau.

Am 16. Juli l. J. wurde die normalspurige Theilstrecke Baden (Südbahn) — Helenenthal der Localbahn mit elektrischem Betrieb von Baden nach Vöslau mit den Stationen Baden (Südbahn) und Rauhenstein und den dazwischen gelegenen Haltestellen: Bahnhofstrasse, Rainerbrücke, Löwenbrücke, Franzensbad, Johannesgasse, Pelzgasse, Doblhoffbrücke, St. Genois, Deisenhofer, Hildegardbrücke, Wasserleitung, Helenenstrasse und Weilburg dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Den Betrieb auf dieser nur für den Personenverkehr eingerichteten Theilstrecke führt die Eisenbahnbau- und Betriebs-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien.

Eröffnung des Betriebes auf der Localbahnstrecke von der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz.

Am 18. Juli 1894 wurde die von der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz führende Localbahn für den öffentlichen Gesammtverkehr eröffnet.

Der Betrieb auf dieser Localbahn wird von der Bahnunternehmung selbst geführt.

*) Enthalten im XIII. Stücke des Landes-Gesetz- und Verordnungs-Blattes für das Erzherzogthum Oesterreich ob der Enns vom Jahre 1894, unter Nr. 26.

Erweiterung des Suezcanals.

Der im Jahre 1870 dem Betriebe übergebene, mit einem Aufwande von 400 Millionen Francs erbaute Suezcanal genügte mit seinen ursprünglichen Tiefen- und Breitenabmessungen schon am Ende der Siebziger-Jahre dem grossen Verkehre, welcher sich ihm zugewendet hatte, nicht mehr, indem derselbe von 436.609 Registertonnen des Jahres 1870 auf 3,057.422 Reg.-Tonnen im Jahre 1880 und 5,775.862 Reg.-Tonnen im Jahre 1883 gestiegen war.

Bei einer Breite von 22 m in der Sohle, einer Tiefe von 8 m und einer Anlage der Böschungen von 1 : 2 unter Wasser fasste das Canalprofil nur den sechsfachen Inhalt eines grössten Schiffes von 60 m² Inhalt.

Trotz umsichtiger Bestimmungen, welche von Seiten der Canalverwaltung erlassen wurden, um den Betrieb so sicher wie möglich zu machen und Sperrungen des Canals durch strandende Schiffe zu vermeiden, trotz des Vorhandenseins tüchtiger Lootsen brauchten die Schiffe zum Befahren der 160 km langen Canalstrecke mehr als 40 Stunden, während dieselben bei einer grössten Geschwindigkeit von 5 Knoten, wie sie vorgeschrieben war und mit Rücksicht auf die Ufer nicht grösser zugelassen werden konnte, sowie bei Einrichtung des Nachtdienstes, nur 24 Stunden dazu nothwendig gehabt haben würden.

Man entschloss sich daher im Jahre 1884, die Frage, wie diese Missstände zu beseitigen seien, einer internationalen Commission zu unterbreiten; diese beschloss, nachdem sie eingehende Studien beim Amsterdamer Seecanal über das Kreuzen von grossen Seeschiffen gemacht, Erkundigungen über den Verkehr und Betrieb ähnlicher Wasserstrassen eingezogen und sich mit den Ursachen der Langsamkeit der Fahrt vertraut gemacht hatte, eine Verbreiterung des Canals vorzuschlagen, welche auch das Einverständniss der betheiligten Regierungen fand.

Als Hauptursachen für die Langsamkeit der Fahrt hatte man folgende erkannt:

1. Die an sich nothwendige, auf 5 Knoten oder 9260 m in der Stunde festgesetzte Fahrgeschwindigkeit;
2. das zufällige Auffahren der Schiffe auf die Canalböschungen;
3. die Fluth- und Ebbeverhältnisse in der Strecke im Anschlusse an das Rothe Meer;
4. die Kreuzungen der Schiffe an den Ausweichestellen.

Zwischen den beiden ersteren Ursachen besteht ein inniger Zusammenhang. Grosse Schiffe, welche sich mit einer Geschwindigkeit von nur 5 Knoten bewegen, steuern schlecht. Der geringste Zufall lässt dieselben eine schräge Lage zur Canalachse annehmen, und da das schlecht wirkende Steuer nicht sogleich abhelfen kann, so drehen die bei der schiefen Stellung des sich bewegenden Schiffes entstehenden ungleichen Pressungen des Wassers dasselbe schnell derart, dass es mit dem Vordersteven auf die eine Böschung aufläuft und mit dem Hinterschiffe gegen die andere herumschlägt. Bewegt sich ausserdem das Schiff in derselben Richtung wie die im Canale auftretenden Strömungen — an der Seite des Rothen Meeres kommen in Folge von Ebbe und Fluth Stromgeschwindigkeiten bis zu 1·35 m vor — so drückt der Strom das aus dem Ruder gelaufene und fest gekommene Schiff nur noch um so fester an die Böschungen und ein Abschleppen des gestrandeten Schiffes erfordert unter diesen Umständen eine umso längere Zeit.

Obwohl der Percentsatz der Strandungen von Schiffen von Jahr zu Jahr zurückging und auch die mittlere Flottmachungsdauer der gestrandeten Schiffe sich von 15·36 Stunden bis auf 4·56 Stunden im Jahre 1884 herabgemindert hatte, nachdem das Abschleppen der Schiffe von der Canalverwaltung kostenlos übernommen worden war, so betrug jährlich die Dauer der Behinderung der Schifffahrt im Canale immerhin noch mehr als 2000 Stunden.

Hinsichtlich des schädlichen Einflusses der Ausweichestellen hat man in Erfahrung gebracht, dass in einseitig angelegten Ausweichestellen ganz besonders leicht Zusammenstösse der sich kreuzenden, bezw. überholenden Schiffe eintreten. In den Ausweichestellen wird das eine der Schiffe mit Tauen an Pollern festgelegt, so dass es der saugenden Wirkung des sich vorbeibewegenden Schiffes nicht folgen kann. Wenn nun das in Fahrt befindliche Fahrzeug sich dieser Stelle nähert, so tritt es aus der Mitte des engen Fahrwassers in ein weiteres, dessen Mitte es nicht mehr halten kann und erfährt auf derjenigen Seite, nach welcher hin die vor dem Schiffe entstehende Welle sich leichter ausbreiten kann, also auf der Seite der Verbreiterung, einen geringeren Druck als auf der anderen. Das Vordertheil des sich bewegenden Schiffes wird also nach der einseitigen Erweiterung hin gedrückt und bedroht die daselbst liegenden Fahrzeuge. Beim Herausfahren aus der Erweiterung erfährt das Hinterschiff eine ähnliche Einwirkung. Wenn daher das Schiff nicht durch ganz besonders aufmerksames Spiel des Ruders gelenkt wird, so sind Zusammenstösse die unausbleibliche Folge.

Die von dem internationalen Ausschusse hinsichtlich der Vergrösserung des Canalprofils gemachten Vorschläge lauteten derart, dass, um 8 m tief gehenden Schiffen den Eintritt in den Canal unter allen Umständen zu ermöglichen, eine Vertiefung desselben bis zur Tiefe von 9 m unter dem Niederwasser bei gewöhnlichen Springfluthen in Aussicht zu nehmen, fürs Erste aber die Herstellung der Tiefe von 8·5 m zu bewirken sei, und dass die weitere Vertiefung um 0·5 den letzten Abschnitt der Arbeit zu bilden habe.

In Betreff der Breiten wurde bestimmt, dass in den geraden Strecken eine Breite von 65 m, gemessen in der Tiefe von 8 m unter dem Niederwasserspiegel bei gewöhnlichen Springfluthen, anzunehmen sei, dass in den Curven mit dem Halbmesser von über 2500 m im Scheitel der Curve die Breite von 75 m, mit allmäliger Ausgleichung nach der normalen Canalbreite hin, und schliesslich in den Curven mit dem Halbmesser von 2500 m und darunter im Scheitel wenigstens die Breite von 80 m vorhanden sein soll.

In dem zwischen den grossen Bitterseen und Suez gelegenen Theile des Canals soll, mit Rücksicht auf die in dieser Strecke auftretenden erheblichen Strömungen, die Breite des Canals in den geraden Strecken 10 m mehr betragen, während in allen gekrümmten Strecken, die sämmtlich einen grösseren Radius als 2500 m haben, im Scheitel die Breite von 80 m vorhanden sein soll.

Mit Rücksicht auf die bisherigen schlechten Erfahrungen, welche man mit den unbefestigten Ufern gemacht hatte, wurde eine einheitliche Befestigung vorgeschlagen und überall da, wo eine Abpflasterung der Ufer am Platze ist, eine solche von 1 m über dem Spiegel des Niederwassers bei gewöhnlichen Springfluthen und bis zu 2 m unter dem Spiegel des Niederwassers bei denselben Tiden empfohlen. In letzterer Höhe ist ein Bankett anzulegen, damit, wenn Abflachungen der unter Wasser

gelegenen unteren Böschungen eintreten sollten, die Pflasterung nicht abrutsche.

Die Kosten der Erweiterung wurden auf 203 Millionen Francs veranschlagt; man glaubt dieselben durch die in Aussicht stehende Zunahme des Verkehres bis auf 10 Millionen Reg.-Tonnen leicht verzinsen zu können.

Nachdem die Arbeiten in der Mitte der Achtziger-Jahre begonnen waren und die Mindesttiefe von 8 m auf 8·5 m gebracht worden war, konnte gestattet werden, dass 7·8 m tief gehende Schiffe in dem Canal verkehren, während früher nur 7·5 m tauchende Fahrzeuge zugelassen wurden.

Auch die Verbreiterung der Sohle des Canals ist nahezu vollendet, und es scheint, da das Kreuzen der Schiffe in der an der Sohle nunmehr rund 37 m breiten Canalstrecke ohne Gefahr und Zeitverlust vor sich geht, als ob man die von dem internationalen Ausschusse vorsehene weitere Vergrösserung des Canalprofils aufgeben wolle.

Um das Kreuzen an jeder Stelle des verbreiterten Canals zu ermöglichen, sind an beiden Ufern Haltepfähle in je 63 m Entfernung angebracht worden, an welchen sich die vom Mittelmeer kommenden Schiffe festmachen müssen, wenn ein Schiff ihnen entgegen kommt, wobei ihnen die Wahl des Ufers frei überlassen bleibt.

Da der Sog des vorbeigehenden Fahrzeuges das festgelegte Schiff nach der Mitte des Canals hinüber zu ziehen sich bestrebt, so genügt ein einfaches Loswerfen des Haltetaues, um das festgelegt gewesene Schiff nach der Mitte des Canals treiben zu lassen, wo es dann ohneweiters seine Fahrt wieder aufnehmen kann.

Man rechnet jetzt schon durchschnittlich nur 30 Minuten Zeitverlust, welche durch das Kreuzen zweier Schiffe entsteht, und da höchstens 12 Kreuzungen bei einer Befahrung des Canals zu erwarten sind, so ergibt sich ein Gesammtverlust von höchstens 3 Stunden bei einer Canalfahrt. — Ob man das Kreuzen der Schiffe in den gekrümmten Strecken des Canals, wo trotz der Verbreiterung die Gefahr des Zusammenstossens noch erheblich genug ist, nicht aufgeben soll, darüber scheint man sich noch nicht entschieden zu haben; immerhin würde aber bei Eintritt eines entsprechenden Verbotes der Zeitverlust für die Schiffe nur auf durchschnittlich 24 Minuten sich belaufen.

Ueber den Unterschied der Widerstände gegen die Fortbewegung der Schiffe in dem verbreiterten und nicht verbreiterten Canale hat man interessante Versuche mit einem 7·7 m tief gehenden, 14·11 m breiten und 135·81 m langen Schiffe gemacht und dabei festgestellt, dass dieses Schiff in dem verbreiterten Canale 1 63 Knoten, in dem nicht verbreiterten Canale aber 3·75 Knoten an Geschwindigkeit einbüsst, die es bei gleicher Maschinenleistung auf offener See gemacht hätte.

Einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Herabminderung der Zeitdauer für den Aufenthalt des Schiffes im Canale hat ausserdem die Einführung des Nachtbetriebes bei elektrischem Lichte ausgeübt; in Folge dieser Einrichtung, sowie in Folge der günstigen Wirkung der Vertiefung und Verbreiterung betrug im Jahre 1891 die durchschnittliche Aufenthaltsdauer 23 Stunden 31 Minuten bei der eigentlichen Fahrzeit von 17 Stunden 40 Minuten.

[„Fortschritte der Ingenieurwissenschaften."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Vergrösserung einer Geleiseanlage; politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend die Vergrösserung der Geleiseanlage beim Theresienschachte am Jaklowetz in Polnisch-Ostrau für den 11. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 14.006.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Aufnahmsgebäude in Wlkanetsch.) In der Station Wlkanetsch wurde das Aufnahmsgebäude erweitert und zugleich die Eröffnung dieser Station für Wagenladungsgüter genehmigt. [22. Juli, Z. 39.585.]

— (Hochbauanlagen in Deutschbrod.) In der Station Deutschbrod wird aus Anlass der Einmündung der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz die Umladerampe verlängert, die Locomotivremise erweitert, dann ein 10 m langer und 6 m breiter Anbau an den bestehenden Requisitenschuppen für Kasernen- und Depotzwecke hergestellt. [24. Juli, Z. 39.988.]

— (Salpeterschuppen in Tetschen.) In der Station Tetschen wird der zur Einlagerung von Chilisalpeter bestimmte Schuppen um 35 m verlängert. [20. Juli, Z. 39.341.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Bauliche Herstellungen in Praskačka.) In der Ladestelle Praskačka wurde ein Aufnahmsgebäude und eine Signalhütte hergestellt. [24. Juli, Z. 40.137.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Schuppenaufstellung in der Station Neubydžow.) In der Station Neubydžow wurde für Zwecke der Firma H. Bergmann Sohn & Co. ein Schuppen aufgestellt. [7. Juli, Z. 36.557.]

— (Localbahnen Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz: Bauherstellung.) Das vorgelegte Project für die in km 1·33 der Strecke Časlau—Močowitz und in km 2·20 der Strecke Časlau—Skovic zu errichtenden Signalhütten wurde zur Ausführung genehmigt. [17. Juli, Z. 37.740.]

— (Schleppbahnherstellung.) Das vorgelegte Project für die Herstellung einer Schleppbahn-Verbindung zwischen dem Personenbahnhofe Časlau der Localbahn Časlau-Zawratetz und der Ziegelei des Joh. Wančura in Časlau wurde zur Ausführung genehmigt. [25. Juli, Z. 37.131.]

Localbahn Deutschbrod - Humpoletz. (Auflassung zweier Rampencanäle in km 9·1/2 und 9·1/5.) Das Project für die Auflassung zweier Rampencanäle bei den Niveauübergängen in km 9·1/2 und 9·4/5 wurde genehmigt. [19. Juli, Z. 39.149.]

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein. (Normalpläne.) Die von der Bauleitung der Localbahn vorgelegten Normalpläne für die Unterbauobjecte, für die Eisenconstructionen, dann für den Oberbau, endlich die Situationspläne für die Station Giesshübl-Puchstein und für die Haltestelle Rodisfort der Localbahn wurden genehmigt. [30. Juli, Z. 35.775.]

Wiener Localbahnen. (Linie Wiener-Neudorf—Guntramsdorf: Geleiseanlagen und Hochbaupläne für die Station Guntramsdorf.) Die Hochbau- und Geleisepläne für die Station Guntramsdorf wurden zur Ausführung genehmigt. [18. Juli, Z. 36.372.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Unzulässigkeit der Beförderung der vom internationalen Transporte ausgeschlossenen Gegenstände auf Grund eines internationalen Frachtbriefes. Aus Anlass eines speciellen Falles hat das Handelsministerium in Erfahrung gebracht, dass eine inländische Bahnverwaltung eine Sendung, welche ihrem Inhalte nach weder nach der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnverkehr noch nach den auf demselben basirenden internationalen Sonderabmachungen zum internationalen Transporte zuzulassen gewesen wäre, dennoch auf Grund eines internationalen Frachtbriefes zur Beförderung nach dem Auslande angenommen hat. Die ausländische Anschlussbahn hat die Uebernahme dieser

vom internationalen Transporte ausgeschlossenen Sendung verweigert. Dies hätte vermieden werden können, wenn schon die inländische Aufgabsbahn die Annahme der Sendung nach den einschlägigen internationalen Vorschriften abgelehnt hätte. — Dagegen wäre ein Hinderniss nicht entgegengestanden, die fragliche Sendung im gebrochenen Verkehre, d. i. bis zur österr. Grenzstation auf Grund eines internen österr. Frachtbriefes und von da weg auf Grund eines internen ausländischen Frachtbriefes bei gleichzeitiger Einhaltung der für derartige Sendungen im In- und Auslande vorgeschriebenen Transportbestimmungen abzufertigen. [H.-M.-Z. 40.577.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Bewilligung zum Verschieben „auf Stoss" und zur Anwendung des Bremsknüttels zur Nachtzeit in den Stationen Lissa und Schreckenstein.) Die k. k. General-Inspection hat der Oesterr. Nordwestbahn über deren Ansuchen die Bewilligung, in den Stationen Lissa und Schreckenstein auch zur Nachtzeit „auf Stoss" verschieben zu dürfen, unter der Voraussetzung ertheilt, dass die beantragte Beleuchtung der Verschubplätze dieser Stationen für das gedachte Rangirverfahren vollkommen ausreichend ist. Es werden nämlich in der Station Lissa 18, in der Station Schreckenstein 3 freistehende Petroleum-Reflectorlaternen aufgestellt werden, welche im Vereine mit den bereits bestehenden Laternen die Fernsicht über die zu benützenden Geleise, bezw. Wechselgruppen, ermöglichen sollen. Weiters hat die k. k. General-Inspection unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufes gestattet, in den genannten Stationen beim Abstossen oder Rollenlassen der Wagen den Bremsknüttel auch zur Nachtzeit anzuwenden, wenn hiebei die bezüglich dieser Verschubmanipulation seinerzeit für die Station Tetschen festgesetzten Bedingungen genau eingehalten werden. Diese Bedingungen sind:

1. Der Bremsknüttel darf beim Verschieben zur Nachtzeit nur dann angewendet werden, wenn die Verschiebungen auf keine andere Art bewältigt werden können.
2. Alle Bedingungen und Vorschriften, welche für derartige Verschiebungen bei Tag vorgeschrieben sind, müssen auch zur Nachtzeit strenge beachtet werden.
3. Der Rayon, in welchem verschoben wird, muss derart beleuchtet sein, dass sowohl die massgebenden Bestandtheile der abrollenden Wagen, als auch der von dem manipulirenden Verschieber einzuschlagende Weg, welcher von zufälligen Hindernissen freizuhalten ist, mit ausreichender Deutlichkeit gesehen werden können.
4. Zur Manipulation mit dem Bremsknüttel zur Nachtzeit darf nur ein ganz verlässliches und vollkommen gut geschultes Personale verwendet werden.

[15. Juli, G.-I.-Z. 13.448.]

Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

7. August: In Folge eines am Abende eingetretenen Wolkenbruches und der dadurch entstandenen Untermuhrungen und Objectsbeschädigungen ist die Strecke Bischofshofen—Hüttau auf die muthmassliche Dauer von 2—3 Tagen unfahrbar geworden. — Der Verkehr in der Strecke Hüttau-Selzthal wird aufrecht erhalten.

Ausland.

Russland. (Bau einer Nordbahn.) Durch den am 23. Juni Allerh. bestätigten Beschluss des Minister-Comité wurde der Bau der Linie Wologda—Archangelsk der Moskau-Jaroslaw-Eisenbahn-Gesellschaft übergeben. Das durch eine von der Regierung garantirte Obligationsanleihe erzielte Baucapital beträgt 19 Millionen Rubel. Die Gesellschaft erhält das Recht, ausser der 67·5 Werst langen Hauptlinie kleine Zweigbahnen zu den nächsten Flüssen und bevölkertsten Orten zu bauen und Elevatoren, sowie Niederlagen für Getreide und Waaren zu errichten. Die Bahn, welche schmalspurig sein wird, muss spätestens bis 1. Jänner 1898 fertiggestellt sein. Der Bezug von Schienen aus dem Auslande wird der Gesellschaft über jeweilige Einholung der Bewilligung des Finanzministers gegen Entrichtung des Zolles gestattet. Die Gesellschaft bezieht durch 12 Jahre unentgeltliche Subsidien vom Staate, welche mit höchstens einer Million Rubel beginnen, dann jährl. um 100.000 Rubel abnehmen und im 10., 11. und 12. Jahre höchstens 300.000 Rubel ausmachen dürfen. Der Staat hat das Recht, das ganze Unternehmen der Moskau-Jaroslaw-Bahn am 1. Jänner 1907 zu übernehmen.

— (Eisenbahnbauten in Südwestrussland.) Die letzte Strecke der Nowosielitzabahnen, die Linie Floreschti—Rybnitza, ist beinahe fertiggestellt und die Beendigung der letzten Arbeiten demnächst zu erwarten. Die Strecke Kschein—Woronesch der Kiew—Woronescher Linie wurde im Juni fertiggestellt. Der durchlaufende Verkehr auf der ganzen Linie wird binnen Kurzem eröffnet werden. Der Bau der Eisenbahn Rylsk-Borovka-Brjansk wurde im Frühjahre begonnen und wird im Spätherbste beendigt werden. Seitens der Südwestbahn-Gesellschaft ist der Bau einer Eisenbahn von Lutzk nach Poricsk in Aussicht genommen.

Grossbritannien. (Kohlenverkehr auf den Bahnen im Jahre 1893.) Der im Jahre 1893 eingetretene längere Ausstand der Arbeiter in den Kohlengruben hat naturgemäss nicht nur einen höchst ungünstigen Einfluss auf die Grubenthätigkeit, sondern auch auf den Kohlenverkehr der Bahnen ausgeübt. — Während im Jahre 1892 die Gesammtausbeute an Kohle in Grossbritannien 181,786.871 t mit einem Werthe von 66,050.451 Pfund Sterling an der Grube betrug, stellte sich dieselbe im Jahre 1893 auf 164,325.795 t mit einem Werthe von 55,809.808 Pfund Sterling. — Trotz des Ausstandes betrug der Durchschnittspreis per Tonne in England und Wales, auf welches 138,737.199 t Ausbeute entfallen, 6 sh 11·79 d gegen 7 sh 6 d für 154,483.067 t im Vorjahre. — In Schottland betrug der durchschnittliche Preis von 25,482.918 t dortselbst geförderter Kohle im Jahre 1893 5 sh 9 d, gleichwie im Vorjahre, in welchem die Ausbeute 27,191.923 t war. — Bezüglich Irlands ist eine geringe Preisschwankung zu verzeichnen, welche jedoch angesichts der geringen Menge dort geförderter Kohle belanglos ist. — Für ganz Grossbritannien ergibt sich für das Jahr 1893 ein Durchschnittspreis per Tonne Kohle von 6 sh 9·5 d gegen 7 sh 3 d im Vorjahre. — Die Ergebnisse der Kohlenproduction Grossbritanniens stellten sich im letzten Jahrzehnte wie folgt:

	Gesammt-Ausbeute in Tonnen	Werth per Tonne	
		sh	d
1893	164,325.000	6	9·5
1892	181,787.000	7	3·0
1891	185,479.000	8	—
1890	181,614.000	8	3·0
1889	176,917.000	6	4·3
1888	169,935.000	5	0·75
1887	162,120.000	4	9·9
1886	157,518.000	4	10·5
1885	159,351.000	5	2·0
1884	160,758.000	5	5·0

An dem Transporte der obbezeichneten Kohlenmengen betheiligten sich die Eisenbahnen von England und Schottland

im Jahre 1893 mit 120,014.197 t,
„ „ 1892 „ 130,286.090 „
„ „ 1891 „ 130,978.959 „
„ „ 1884 „ 99,960.000 „

Nachdem der Kohlentransport in der Hauptsache durch 14 Bahnen Englands und Schottlands erfolgt, hatten einzelne derselben im Jahre 1893 sehr bedeutende Ausfälle. — Bei der Midlandbahn betrug die Abnahme im Kohlenverkehre 4,411.762 t, d. i. circa 23 pCt. ihres bezüglichen Verkehres im Vorjahre; bei der Northwestern-Bahn 2,961.078 t, d. i. circa 20 pCt. — Nur die Nordostbahn, welche Kohlenbezirke durchzieht, auf welche sich der Ausstand dieses Jahres nicht erstreckte, weist eine Zunahme im Kohlenverkehre um 2,980.788 t, d. i. circa 13 pCt. auf. — Die Eisenbahnen Irlands erlitten gleichfalls Verluste im Kohlenverkehre; bei den schottischen Bahnen ist dieser Verkehr ziemlich gleich geblieben. — Der Kohlenverkehr auf den Canälen, welcher zwar schon seit Jahren in steter Abnahme begriffen ist, zeigt für die letzten Jahre folgende Ziffern:

1893 . . . . . . 5,814.042 t,
1892 . . . . . . 6,495.338 „
1891 . . . . . . 6,523.085 „
1883 . . . . . . 7,091.000 „

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 T. Gehalt ist am 1. Juni von Bombay abgefahren und am 18. Juni mit 72 Passagieren und 2435 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 6090 kg Kaffee, 5075 kg Ingwer, 16.545 kg Häute, 407 kg Därme, 30.450 kg Pfeffer, 7613 kg Teakbolz, 60 kg Cigarren, 2130 kg Curiositäten, 508 kg Drognen, 1,440.780 kg Baumwolle (bievon 234.765 kg für Venedig und 19.794 kg für Piräus), 292.573 kg Teelseedsamen, 284.250 kg Leinsamen (hievon 101.550 kg für Venedig), 171.116 kg Ricinussamen (hievon 121.066 kg für Venedig), 27.914 kg Mirabolamen (hievon 5077 kg für Venedig); aus Suez 1180 kg Effecten, 5150 kg Sennessamen, 827 kg Droguen, 50.640 kg Gummi; aus Port Said 91.926 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,220.902 fl. ö. W.

Anlage neuer Ausladungsplätze im Bereiche der Budapester Donaustrom - Section. (Ausführungsbeschluss.) Die Budapester hauptstädtische Communal-Verwaltung hat, mit Rücksicht auf die an und für sich ungenügende und ausserdem in Folge der zum Behufe der Brückenbauten in Anspruch genommenen Uferstrecken noch weiter beschränkten Schiffsausladeplätze am linksseitigen Donauufer, den Beschluss gefasst, diese in der Weise zu vermehren, dass deren Anlage bis in das Bett des Soroksárer Donauarmes ausgedehnt werde. In Verbindung mit dieser Anlage sind entsprechende Zufahrtsstrassen anzulegen und ist, nachdem dieser Theil des hauptstädtischen Gebietes bereits ausserhalb der Verzehrungssteuergrenze liegt, die Mauthlinie auf weiter hinaus zu verlegen. Die aus diesem Anlasse herzustellenden Bauten sollen vorläufig nur als Provisorien ausgeführt werden, um die eventuelle Anlage eines Winterhafens nicht zu präjudiciren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42).

Fiumaner Hafen. (Export im I. Semester 1894.) Den officiellen statistiscben Berichten über den Export aus dem Fiumaner Hafen nach westlichen Auslandshäfen im I. Semester 1894 zufolge (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 104 ex 1893), betrug dieser: an Mahlproducten 326.470 q nach Grossbritannien, 53.030 q nach Frankreich, 40.340 q nach Brasilien, 1465 q nach Italien, 560 q nach Malta und Tunis, 860 q nach Deutschland, 900 q nach Holland-Belgien, 220 q nach Spanien. An Gerste: 32.790 q nach Grossbritannien, 1810 q nach Italien, 506 q nach Deutschland, 41.605 q nach Holland-Belgien, 9090 q nach Nordamerika, 200 q nach Tunis. An Fisolen: 17.600 q nach Italien, 23.930 q nach Frankreich, 12.370 q nach Grossbritannien, 62.560 q nach Nordamerika, 950 q nach Malta und Tunis, 7510 q nach Holland-Belgien, 2524 q nach Spanien. An Pflaumen: 6710 q nach Nordamerika, 1610 q nach Grossbritannien, 5680 q nach Holland-Belgien, 200 q nach Italien. An Zucker: 132.260 q nach Italien, 28.490 q nach Grossbritannien und Gibraltar, 1480 q nach Malta-Tunis. — Im Monate Juli betrugen die Zufuhren per Bahn: 720 Waggons Mehl, 17 Waggons Weizen, 270 Waggons Fisolen, 10 Waggons Pflaumen, 7 Waggons Reps, 44 Waggons Sprit, 342 Waggons Zucker, wovon 188 Waggons aus ungarischen Stationen. Nach den westlichen Auslandshäfen wurden im Juli verladen: 55.815 q Mehl (gegen 39.415 q im Juli v. J.), wovon 49.010 q nach Grossbritannien, 1490 q nach Frankreich, 5170 q nach Brasilien, 80 q nach Malta. 6400 q Fisolen (gegen 6580 q), wovon 910 q nach Italien, 2435 q nach Grossbritannien, 1655 q nach Frankreich, 1400 q nach Holland. 47.430 q Zucker (gegen 25.000 q), wovon 22.810 q nach Italien, 24.558 q nach Grossbritannien und Gibraltar, 60 q nach Tunis. 203 q Reps nach England. 170 q Sprit nach Tunis.

Sachsen. (Ergebnisse der Elbeschiffahrt im Jahre 1893.) Die Gesammteinnahme der Deutschen Elbeschiffahrts-Gesellschaft „Kette" sank im Jahre 1893 von 4,177.365 Mk. auf 4,077.580 Mk., der Gesammtgewinn betrug aber einschliesslich desjenigen aus der Saaleschiffahrt und dem Schiffsbau 729.434 Mk. gegen 690.710 Mk. im Vorjahre. Nach Gesammtabschreibungen in der Höhe von 586.856 Mk. (601.090 Mk. im Vorjahre) verbleibt ein Reingewinn von 142.578 Mark (gegen 89.620 Mk. im Vorjahre); davon erhalten die Actionäre eine Dividende von $1^1/_2$ pCt. (1892 1 pCt.) = 108.000 Mark. Die Menge der auf der Elbe geschleppten Ladung betrug 22·14 Millionen Centner gegen 20·08 Millionen Centner in 1892, wobei $463^1/_2$ Millionen Centnermeilen gegen $449^1/_2$ geleistet wurden. Im Frachtgeschäft wurden beladen und abgefertigt 3028 eigene und fremde Schiffe mit 13·5 Millionen Centner gegen 2692 mit 13·3 Millionen Centner im Vorjahre.

Die Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saaleschiffer zu Dresden erzielte einen Reingewinn von 145.990 Mk. (1892 153.089 Mk.), wovon 80.000 Mk. zu 10 pCt. Dividende (1892 10 pCt.), 21.564 Mk. zu Tantièmen und Gratificationen (1892 22.862 Mk.), sowie 42.000 Mark zu Rücklagen verwendet wurden. Die Gesammtabschreibungen betrugen 99.632 Mk. und 2426 Mk. wurden auf 1894 vorgetragen. Geschleppt wurden 5,046.676 q in 2665 Frachtschiffen gegen 4,978.491 q in 2711 Frachtschiffen in 1892.

Was die den Güterverkehr auf der Elbe darstellenden Gesammtzahlen betrifft, so wurden an den Alt- und Neustädter Quais in Dresden eingeladen 2,451.706 q (gegen 2,472.458 q in 1892), ausgeladen 4,596.781 q (gegen 4,730.000 q in 1892), zusammen 7,048.487 q (gegen 7,202.458 q in 1892), eine Verminderung von $2^1/_2$ pCt. — Am Elbequai in Riesa wurden 439.420 q (1892 511.232 q) ein- und 5,857.710 q (1892 7,033.491 q) ausgeladen, zusammen 6,297.130 q (gegen 7,544.723 q), eine Verminderung von 16·6 pCt.

Von der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurden im Jahre 1893 befördert: überhaupt 2,613.081 Personen gegen 2,678.218 im Vorjahre oder 65.137 = 2·4 pCt. weniger. An Gütern wurden im Jahre 1893 21,252.516 kg, 1892 19,974.303 kg befördert. Zu der Gesammteinnahme aus der Schiffahrt von 825.957·19 Mk. (gegen 868.989 Mark in 1892) trug der Personenverkehr 665.118·25 Mk. (gegen 684.839 Mk. in 1892), der Frachtenverkehr 134.114·10 Mk. (gegen 136.509 Mk.) und der Fährverkehr 26.724·84 Mk. (gegen 47.640 Mark) bei. Von der Einnahme aus dem Personenverkehr entfielen 508.027 Mk. (gegen 531.865 Mk.) auf die obere Strecke Dresden—Leitmeritz und 157.090 Mk. (gegen 152.973 Mk.) auf die untere Strecke Dresden—Mühlberg. Neu eingestellt wurden zu Pfingsten 1894 die Dampfer „Wettin" und „Prinz Georg", so dass die Gesellschaft nun 28 Dampfer besitzt. — Der Betriebsaufwand stellte sich der Betriebsvermehrung entsprechend höher, auf 598.996 Mk. (gegen 568.604 Mk.). Der Gewinn von 171.638 Mk. (gegen 275.166 Mk.) gestattet $7^1/_2$ pCt. (gegen 17 pCt.) Dividende = 73.822·5 Mk. zu vertheilen und 79.221 Mk. (gegen 70.548 Mk.) abzuschreiben. 16.711 Mk. (gegen 35.785 Mk.) wurden als Tantièmen und Vergütungen den Gesellschaftsorganen, sowie dem Personal und der Pensionscasse, überdies dem Versicherungsfond 1884 Mk. überwiesen.

Nach den Daten der kgl. Wasserbau-Direction in Dresden waren am Schlusse des Jahres 1893 bei den sächsischen Elbestromämtern registrirt: 47 Personendampfschiffe mit Einschluss der zwischen Bahnhof und Stadt Schandau den Verkehr vermittelnden 3 Raddampfer und 15 zum Fährbetrieb und zur sonstigen Personenbeförderung dienenden kleinen Schraubendampfer, sowie 2 für Zwecke der fiscalischen Wasserbauverwaltung bestimmten Dampfbooten (1 Schrauben- und 1 Turbinenpropellerboot), 8 Güterdampfschiffe, 16 Radschleppschiffe, 8 Kettenschleppschiffe, 1 Dampffähre, 567 Segel- und Schleppschiffe mit zusammen 158.984·2 t Tragfähigkeit (gegen 160.470 t in 1892).

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Beim k. k. Landes- als Handelsgericht Salzburg wurde am 14. Juli im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma

„Gaisbergbahn-Gesellschaft"

1. die Richtigstellung, dass die Functionsdauer des bei der VI. Generalversammlung im Jahre 1893 neugewählten Verwaltungsrathes Carl Francke nicht drei, sondern nur zwei Jahre währt, und daher im Jahre 1895 endet,
2. der Beschluss der Generalversammlung, dass die Zahl der Verwaltungsräthe auf sieben reducirt wird,
3. die Löschung des ausgeschiedenen Verwaltungsrathes James Mozenthal,
4. die Wiederwahl des statutenmässig auszuscheidenden Generalconsuls Otto Boas in den Verwaltungsrath mit einer dreijährigen Functionsdauer eingetragen.

Am 18. Juli bei der Firma:

„Achenseebahn-Gesellschaft"

1. die Löschung des durch Tod ausgeschiedenen Verwaltungsrathsmitgliedes Carl Schlesinger-Trier,
2. die Wiederwahl des Verwaltungsrathsmitgliedes Gustav Moshagen mit einer dreijährigen Functionsdauer,
3. die Neuwahl des Verwaltungsrathsmitgliedes Lorenz Zuckermandel, Banquier in Berlin, mit einer dreijährigen Functionsdauer eingetragen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung einer Maschine.) Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat die Bewilligung zur Anschaffung einer Patent Strauch- und Schweissmaschine von Carl Grübel in Gotha erhalten.
[15. Juli, Z. 31.711.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XCI. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 6. August herausgegebene XCI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 613: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 28. Juli 1894, Z. 26.164, betreffend Beschränkungen bezüglich der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Vorarlberg und den politischen Bezirken Imst und Landeck in Tirol nach Mähren.

Nr. 614: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 31. Juli 1894, Z. 7522, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Bludenz, Bregenz, Feldkirch, Imst, Innsbruck, Landeck, Meran und Reutte in Tirol und Vorarlberg nach Salzburg.

— (Inhalt des XCII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 7. August herausgegebene XCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 615: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. August 1894, Z. 105.296, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Baranya (einschliesslich des Gebietes der kgl. Freistadt Fünfkirchen), Haydú, Somogy und Ugocsa in Ungarn nach Böhmen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat Juli 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Juli 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juli 1894	Stand am letzten Juli 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	90.497	21.738	36.205	76.030
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	4.785	151	1.087	3.849
Stärke	6.306	525	752	6.079
Wein	8.331	2.932	2.950	8.313
Zucker	25.826	5.929	11.662	20.093
Spiritus	4.741	1.088	—	5.829
Dextrin	3.966	—	—	3.966
Weizen	13.847	6.006	14.820	5.033
Diverse	22.695	5.107	4.934	22.868
Assecuranzwerth ö. W. fl.	2,752.752	743.620	924.211	2,572.161

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juli 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juli 1894	Stand am letzten Juli 1894
Lagerscheine:				
Stück	85	—	—	85
Versicherungswerth ö. W. fl.	160.525	—	—	160.525
Lombardbetrag „ „	73.550	—	—	73.550

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Juli 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Juli 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juli 1894	Stand am letzten Juli 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	68.549	25.336	27.356	66.529
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	3.921	73	—	3.994
Hafer	13.048	2.117	11.666	3.499
Korn	25.364	—	4.491	20.873
Mais	17.286	8.657	7.249	18.694
Reps	—	11.690	—	11.690
Diverse	8.930	2,799	3.950	7.779
Assecuranzwerth ö. W. fl.	495.142	212.188	188.670	518.660

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juli 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juli 1894	Stand am letzten Juli 1894
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	2	1	2	1
Versicherungswerth ö. W. fl.	62.660	6.000	24.620	44.040

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro Juli 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	12123·20	380·06	2234·72	10268·54
Roggen	1942·25	301·25	510·20	1733·30
Gerste	142·17	—	—	142·17
Hafer	1271·53	31·40	643·25	659·68
Mais	3110·66	405·50	1185·02	2331·14
Mehl	894·94	218·08	267·00	846·02
Wein	8156·84	237·12	257·97	8135·99
Verschiedenes	2643·73	273·42	297 39	2619·76
Zusammen	30285·32	1846·83	5395·55	26736 60
Versicherungswerth fl.	484.550·—	25.500·—	53.500·—	456.550·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	35	8	9	34
Versicherungswerth	201.790	19.780	22.210	199.360
Abgesondert übertragene Warrants, St.	6	3	3	6
Versicherungswerth	12.350	3.600	4.950	11.000
Lombardbetrag	4.850	1.300	1.350	4.800

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Bescheinigungen der Bezugsberechtigung bei Einreichung von Frachterstattungs-Ansprüchen durch andere Personen.

Tarif-Theil I: Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. im Bereiche der österr.-ungarischen, sowie der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, giltig vom 1. Jänner 1893, enthält folgende Zusatzbestimmung VI c zu § 61 Betriebsreglement:

„Frachterstattungs-Ansprüche, welche Namens der Berechtigten von anderen Personen eingebracht werden, finden nur dann Berücksichtigung, wenn dieselben nebst den Beweis-Documenten noch ausserdem mit einer Bescheinigung belegt sind, dass der Berechtigte mit der Auszahlung des entfallenden Mehrbetrages an den Einreicher der Reclamation einverstanden ist.

Diese Bescheinigung, welche von Fall zu Fall beizubringen ist und bei der betreffenden Eisenbahn zurückbehalten wird, kann durch ein die Erklärung des obigen Einverständnisses enthaltendes, einfaches kaufmännisches Benachrichtigungsschreiben des Berechtigten an die Bahnverwaltung erbracht werden."

Da es bisher oft vorkam, dass die Parteien die obigen Bescheinungen nicht separat, sondern auf den behufs Frachtreclamation einzubringenden Frachtdocumenten ausstellen liessen, welche in diesem Falle von der Bahnverwaltung laut Absatz 2 der obigen Vorschrift zurückzubehalten sind, wiewohl sie nach Erledigung der Reclamation noch zur Geltendmachung anderer Ansprüche oder zu sonstigen Zwecken benöthigt werden können, so werden die Parteien in ihrem eigenen Interesse aufgefordert, zur Vermeidung jeder Gefährdung oder Verzögerung die genannten Bescheinigungen stets in getrennter Ausfertigung beizubringen. Anderweitige Bescheinigungen werden als nicht bestehend behandelt werden.

Wien, am 18. Juni 1894. [622]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages V zum Localtarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn) gelangt zum Localgütertarife (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) Theil II, Heft 1, der Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Den Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn).

II. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen gegen Erlag von je 10 Kreuzer pro Stück erhältlich.

Wien, am 27. Juli 1894. [623]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern im Theil III, Heft 1, des Gütertarifes.

Auf Seite 57 des vom 1. August 1894 giltigen Heftes 1 zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes sind nachstehende Frachtsätze, wie folgt, zu berichtigen:

Falls-Gefrees—Michelhausen	von	2·0 Mk.	auf	2·06 Mk.
„ „ —Munderfing	„	1·7 „	„	1·74 „
„ „ —Nussdorf	„	2·0 „	„	2·08 „
„ „ —Pottenbrunn	„	2·0 „	„	2·08 „

Wien, am 8. August 1894. [624]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages I zum Tarif-Theil I, Abtheilung A (reglementarische Bestimmungen).

Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarif-Theil I, Abtheilung A, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Kreuzer österr. Währ. = 20 Centimes pro Stück erhältlich.

Wien, am 7. August 1894. [625]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages I zu Theil III, Heft 1, und des Nachtrages II zu Theil III, Heft 2, des Gütertarifes.

In den vom 1. April 1894 giltigen Nachträgen, und zwar: im Nachtrag I zu Tarif-Theil III, Heft 1, dann im Nachtrag II zu Tarif-Theil III, Heft 2, für den obbezeichneten Verband ist auf Seite 3 der Schnittfrachtsatz der Serie I (Getreide etc.) für Artouges von Frcs. 14·95 auf Frcs. 14·90 für 1000 kg abzuändern.

Wien, am 8. August 1894. [626]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Anhang zum Ausnahmetarife für Eier etc.

Am 1. September 1894 tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern, Erdharz etc. vom 1. März 1893 ein Anhang, enthaltend Coursdifferenzen, in Kraft.

Die in diesem Anhange ausgewiesenen Coursdifferenzen werden vom 1. September 1894 an bis auf Weiteres von den Frachtsätzen in doppeltem Betrage abgezogen.

Exemplare dieses Anhanges werden von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich abgegeben.

Wien, am 8. August 1894. [627]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. und k. Bosnabahn.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. September 1894 tritt der Nachtrag I zum allgemeinen Tarife für den Transport von Personen, Reisegepäck und Expressgut und als Reisegepäck zu befördernde Hunde, giltig vom 1. Mai 1893, in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Bestimmungen für Schülermonatskarten.

Sarajevo, im August 1894. [628]

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Wien (Nordbahnhof) einerseits und Minsk, Moskau andererseits über Granica—Warschau.

Neue Fahrpreise.

Mit 1. September 1894 gelangen directe Fahrkarten zwischen Wien (Nordbahnhof) einerseits und Minsk, sowie Moskau andererseits über Granica—Warschau zu den nachstehend angeführten Fahrpreisen zur Ausgabe:

Einfache Fahrt.

		I. Classe	II. Classe	III. Classe
Wien—Minsk	Gulden	18·—	12·—	6·—
	Rubel	32·87	24·72	12·16
Wien—Moskau . . .	Gulden	18·—	12·—	6·—
	Rubel	59·23	44·49	22·26

Die Fahrkarten I. und II. Classe gelten auf der ganzen Strecke für Schnell- und Personenzüge, die Fahrkarten III. Classe in der Strecke Wien—Granica für Schnell- und Personenzüge, ab Granica nur für Personenzüge.

Wien, am 8. August 1894. [629]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch - Italienischer Rundreiseverkehr über Fiume—Ancona—Venedig—Cormons.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1894 gelangt ein Tarif für den obigen Verkehr zur Einführung, in welchem auch Preise für neue Theilbillets für Reisen in Italien enthalten sind.

Wien, am 7. August 1894. [630]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Wir beabsichtigen die Beschaffung der im Jahre 1896, eventuell in den weiteren Jahren 1897 und 1898 benöthigten Oberbauschwellen aus Eichenholz im Offertwege sicherzustellen, und werden hierauf Bezug habende, mit einem 50 kr.-Stempel zu versehende Offerte, welche in gesiegelten Couverts mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 23.772/2172 A II. 94“

bis längstens 30. September 1894, Mittags 12 Uhr, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valeriegasse Nr. 11) entgegengenommen.

Im Offerte ist der Preis für die Stoss- und Zwischenschwellen per Stück, auf die Wechselschwellen hingegen per Kubikmeter franco einer unserer Stationen anzugeben. Das Offert hat weiter die Erklärung zu enthalten, dass der Offerent mit seinem Offerte bis 30. November 1894 im Worte bleibt.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind als Vadium 5 pCt. des Werthes der offerirten Mengen in Baarem oder in cautionsfähigen Werthpapieren bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte, wie auch solche, welche nicht den Offertbedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Gleichzeitig verständigen wir die Herren Offerenten, dass die Eröffnung der eingereichten Offerte öffentlich am 2. October 1894, 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Marie Valeriegasse 11, 1. Stock) stattfinden wird, bei welcher Gelegenheit die Offerenten zu erscheinen berechtigt sind.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich das Recht vor, zwischen den Offerenten ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse frei zu wählen.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offertformulare können bei unserer Material-Anschaffung in Budapest gegen Erlag von 30 kr. bezogen werden.

Budapest, am 6. August 1894.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
1429	Böhmischen Westbahn		Kalk	Karlstein	Radnitz	Aufgabe von mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II vom 1. April 1882	der Classe C 25·9 des Specialtarifes 3 20·8	20 20	5·9 0·8	Im Kartirungswege		
1430	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C Holz des Specialtarifes 2	Holoubkau, Zbirow	Schönpriesen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen, bezw. Tarif, Theil II — Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes	Es bestehen keine directen Frachtsätze	99 Heller 109 Heller		Im Kartirungswege		
1431	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Reichenburg	Rann	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zum Bau, resp. Erhaltung der Bezirksstrasse in Rann bestimmt und an den Bezirks-Ausschuss dortselbst adressirt sein. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1894	Localtarif	15 Heller	8 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1432	Südbahn-Gesellschaft		Holz des Ausnahmetarifes 3, giltig vom 1. September 1894	Stationen der Strecke Marburg exclusive—Franzensfeste exclusive, und einschliesslich der Provenienzen von Stationen der k. k. Staatsbahnstrecke Unter-Drauburg—Wolfsberg	Peri transit, Bestimmung Italien	Mit Bezug auf die in dem nebenbezeichneten, mit 1. September 1894 in Kraft tretenden Ausnahmetarife enthaltene Bestimmung A a 1, letztes Alin., wird bekannt gegeben, dass die dortselbst bezeichnete Rückvergütung bei Sendungen mit angewiesener Fracht auf Basis nachstehenden Rechnungsvorganges erfolgt, u. zw. sowohl dann, wenn bei durch den Tarif vorgesehener Instradirung via Peri die Frachtberechnung via Pontebba oder Cormons schon tarifmässig sich billiger stellt, als auch in dem Falle, wenn diese Unterbietung erst dadurch hervorgerufen wird, dass die italienischen Bahnen die Frachtsätze unter Hinzurechnung eines Goldagio für die österreichische Theilfracht in Lire Noten erheben. Es wird zu den nach der italienischen Bestimmungsstation sich via Peri und Pontebba, bezw. Cormons ergebenden Gesammtfrachtsätzen der von den betreffenden österreichischen Schnittsätzen auf Grund des von den italienischen Bahnen veröffentlichten Goldagio — u. zw. nach dem Durchschnitts-Course des jeweiligen Monates — zu herechnende Agiozuschlag hinzugerechnet. Die sich bei Vergleich der so gewonnenen Summen zu Ungunsten der Peri-Route ergebende Differenz, welche zunächst in Lire Noten ausgedrückt erscheint, wird unter Zugrundelegung des vorbezeichneten Goldagio in Gold Francs umgerechnet und wird der so resultirende Betrag rückvergütet. Diese Bestimmungen finden sinngemäss auch bezüglich jener Holzsendungen Anwendung, welche in Stationen der nebenbezeichneten Strecke in Gemässheit der im Ausnahmetarife Nr. 3 unter C enthaltenen Bedingungen nach Italien reexpedirt werden, und ist hiebei für die Ermittlung der Rückvergütung das Datum der Reexpedition, bezw. das Durchschnittsagio jenes Monates massgehend, in welchem die Reexpedition stattgefunden hat. Vorstehende Publication gilt ab 1. September l. J. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1433	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre	Aussig St.E.G. oder Oe.N.W.B.	E p e r j e s	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Nachtrag I zu dem vom 1. November 1893 giltigen Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	202 kr.	176 kr.	26 kr.	Im Kartirungswege		
1434	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	C o a k e	Segen-Gottes	Arnoldstein	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	80·5 kr.		Im Kartirungswege		
1435	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Mährisch-Ostrau	Friedek-Mistek	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. Noten: 22·0	16·5	5·5	Im Kartirungswege		
					Friedland				29·1	22·5	6·6			
1436	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Cellulose	Zartlesdorf	Sollnitz	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für die Classe C geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	87·7 kr.		Im Kartirungswege		
1437	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl russischer Herkunft	Die in der Publication Verordnungs-Blatt Nr. 147 ex 1893, Post 2838, bezw. Nr. 149 ex 1892, Post 2419, für den Verkehr mit **Granica transit** vorgesehenen Kartirungsfrachtsätze finden vom 1. September 1894 ab für die Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von **Szczakowa transit** Anwendung.										
1438	Böhmischen Nordbahn	Für die in den Stationen B.-Leipa und Hirschberg zur Aufgabe gelangenden Baumaterialien, welche für den Neubau einer Cement-Falzziegelfabrik bei Vysočan bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894, die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Vysočan zur Anwendung.													

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 92. **Wien, 14. August 1894.** **VII. Jahrgang.**

Mit Rücksicht auf den hohen Feiertag gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 18. August 1894 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 20. Juli 1894,*) betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die nachstehend bezeichneten Unternehmungen werden, insoweit dieselben nicht bereits in Gemässheit des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, versicherungspflichtig sind, der Versicherungspflicht nach Massgabe der Bestimmungen des berufenen Gesetzes unterworfen:

1. Die gesammten Betriebe der Eisenbahnen, gleichviel mit welcher motorischen Kraft sie betrieben werden.
2. Die Betriebe aller sonstigen Unternehmungen, welche sich gewerbsmässig mit dem Transporte von Personen oder Sachen zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern befassen, unbeschadet der Ausnahmen, welche im § 2 des berufenen Gesetzes bezüglich der den Seegesetzen unterliegenden Schiffahrtsbetriebe festgesetzt sind.
3. Die Baggereien.
4. Die Unternehmungen, welche sich gewerbsmässig mit der Reinigung von Strassen und Gebäuden (Fenstern, Dächern u. dgl.) befassen.
5. Die gewerbsmässig betriebenen Waarenlager-Unternehmungen, einschliesslich der Lagerhäuser und der Betriebe von Holz- und Kohlenlagern im Grossen.
6. Die Unternehmungen von ständigen Theatern, auch wenn dieselben nicht das ganze Jahr hindurch betrieben werden, bezüglich aller an denselben beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten, sowie der darstellenden Personen.
7. Die Berufsfeuerwehren.
8. Die Gewerbsbetriebe der Canalräumer.
9. Die Gewerbsbetriebe der Rauchfangkehrer.
10. Die Gewerbsbetriebe der Steinmetze, Brunnenmacher und Eisenconstructeure, hinsichtlich aller jener Betriebs-Kategorien, welche in die Versicherungspflicht noch nicht einbezogen sind.

Artikel II.

Die Verpflichtung der inländischen Eisenbahn-Unternehmungen (Artikel I, Z. 1) und der sonstigen zu Lande betriebenen Transport-Unternehmungen (Artikel I, Z. 2) zur Versicherung ihrer Bediensteten gegen die Folgen von Betriebsunfällen erstreckt sich auch auf jene Arbeiter und Betriebsbeamten, welche im Auslande oder in den Ländern der ungarischen Krone vorübergehend oder auf Anschlussstrecken oder in Grenzstationen dauernd beschäftigt sind; doch tritt diese Verpflichtung dann nicht ein, wenn die bezeichneten Personen bereits nach der Gesetzgebung des anderen Staates gegen die Folgen von Betriebsunfällen versichert sind.

---

*) Enthalten in dem am 8. August 1894 ausgegebenen LX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 168.

Bei den nach Artikel I, Ziffer 2, in die Versicherungspflicht einbezogenen Binnenschiffahrtsbetrieben erstreckt sich die Versicherungspflicht nach Massgabe der folgenden Bestimmungen auf alle Unternehmungen, welche im Geltungsgebiete des Gesetzes ihren Sitz oder eine ständige Vertretung haben und deren Fahrzeuge entweder ausschliesslich oder doch zeitweilig im Inlande verkehren.

Es sind die Arbeiter und Betriebsbeamten dieser Unternehmungen:

a) gegen die Folgen von Betriebsunfällen, welche sich im Geltungsgebiete dieses Gesetzes oder in Grenzgewässern ereignen, und

b) diejenigen derselben, welche auf den zwischen dem Inlande und den Ländern der ungarischen Krone, bezw. dem Auslande verkehrenden Fahrzeugen bedienstet sind, überdies auch gegen die Folgen aller Betriebsunfälle versichert, welche sich aus Anlass der Fahrten jener Schiffe ausserhalb des Geltungsgebietes dieses Gesetzes ereignen.

Für die unter b) bezeichneten Personen tritt die Versicherungspflicht nicht ein, wenn sie bereits nach der Gesetzgebung des anderen Staates gegen die Folgen von Betriebsunfällen versichert sind.

Das Verfahren bei Feststellung der Entschädigungsansprüche aus Anlass eines Betriebsunfalles, von welchem eine versicherte Person in den Ländern der ungarischen Krone oder im Auslande betroffen wird, wird im Verordnungswege geregelt.

Für die Zugehörigkeit zu einer in Gemässheit des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, errichteten Versicherungsanstalt ist in Ansehung der nach Artikel I, Z. 1 und 2, versicherungspflichtigen Unternehmungen der Sitz der Unternehmung, bezw. ihrer ständigen Vertretung massgebend.

In den Fällen, in welchen das eben berufene Gesetz die Amtshandlung jener politischen Behörde erster Instanz in Aussicht nimmt, in deren Sprengel der versicherungspflichtige Betrieb gelegen ist, hat in Bezug auf die Versicherung der erwähnten Betriebe die politische Behörde der ersten Instanz einzutreten, in deren Bezirk die betreffende Unternehmung ihren Sitz, bezw. ihre ständige Vertretung hat.

Artikel III.

Die Frist, binnen welcher die Unternehmer von bereits bestehenden Betrieben der in Artikel I, Punkt 1 bis 10, bezeichneten Art die im § 18 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, vorgeschriebene Anzeige zu erstatten haben, sowie der Zeitpunkt, mit welchem für dieselben die Wirksamkeit der Versicherung beginnt, wird durch den Minister des Innern im Verordnungswege festgesetzt.

Artikel IV.

Auf Verträge, welche zwischen einer Privat-Versicherungsanstalt und dem Unternehmer eines nach diesem Gesetze versicherungspflichtigen Betriebes über die Versicherung der in diesem Betriebe beschäftigten Personen gegen Betriebsunfälle vor dem 1. November 1893 abgeschlossen wurden und deren Dauer in dem Zeitpunkte, mit welchem die Wirksamkeit der hier bezeichneten Versicherung beginnt, noch nicht abgelaufen ist, finden die Bestimmungen des zweiten Absatzes des § 61 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, unter der Voraussetzung Anwendung, dass der betreffende Versicherungsvertrag von dem Betriebsunternehmer, welcher denselben abgeschlossen hat, binnen drei Monaten nach dem Eintritte der Wirksamkeit dieses Gesetzes der politischen Behörde erster Instanz, in deren Sprengel der versicherungspflichtige Betrieb gelegen ist oder die Schiffahrtsunternehmung, bezw. deren ständige Vertretung ihren Sitz hat, unter Vorlage der diesfälligen Polizze angezeigt wird.

Artikel V.

Den Unternehmern von unfallversicherungspflichtigen Betrieben ist gestattet, sich selbst, ihre Bevollmächtigten oder Repräsentanten, ferner andere Personen, welche, ohne versicherungspflichtig zu sein, den Gefahren des Betriebes ausgesetzt sind, gegen die Folgen von Betriebsunfällen nach Massgabe der Bestimmungen des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, bei jener Versicherungsanstalt, welcher der Betrieb angehört, zu versichern.

Wer von diesem Rechte Gebrauch macht, hat bei Abgabe der bezüglichen Erklärung an die Versicherungsanstalt für jede zu versichernde Person nach freiem Ermessen einen 1200 Gulden nicht übersteigenden Betrag als den der Beitragsleistung des Unternehmers und der Schadenersatzleistung der Anstalt zu Grunde zu legenden Jahres-Arbeitsverdienst anzumelden.

Die Berechtigung des Unternehmers, den versicherten Bevollmächtigten, Repräsentanten und den anderen nicht versicherungspflichtigen, jedoch versicherten Personen eine Quote des Versicherungsbeitrages bei der Lohn- oder Gehaltszahlung in Anrechnung zu bringen, bezw. von dem verdienten Lohne oder Gehalte zurückzuhalten, hängt von der darüber zwischen dem Unternehmer und dem Versicherten getroffenen Vereinbarung ab.

Die Bestimmungen des § 17 und des § 22, Absatz 2, 3, 4, des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, finden auf die für die Versicherung zu entrichtenden Versicherungsbeiträge keine Anwendung.

Die nach § 18 desselben Gesetzes zu erstattenden Anzeigen und die nach § 21 der Versicherungsanstalt zu liefernden Berechnungen haben sich auch auf die nichtversicherungspflichtigen versicherten Personen zu erstrecken.

Die Versicherung beginnt mit dem Tage nach Eintreffen der Anmeldung bei der Versicherungsanstalt und hört mit dem Tage der Abmeldung, frühestens jedoch nach Ablauf eines halben Jahres, auf.

Artikel VI.

Unternehmern, deren Betriebe gesetzlich der Versicherungspflicht nicht unterliegen, ist gestattet, sich selbst, ihre Arbeiter und Betriebsbeamten, sowie die übrigen im Artikel V bezeichneten Personen bei jener Versicherungsanstalt, in deren Bezirk der Betrieb gelegen ist, gegen die Folgen von Betriebsunfällen zu versichern.

Auf einen derart freiwillig zur Versicherung gemeldeten Betrieb haben alle Bestimmungen des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, mit Ausnahme der §§ 17, 22, Absatz 2, 3, 4, und des § 61, 2. und 3. Absatz, mit der Massgabe sinngemässe Anwendung zu finden, dass die Berechtigung des Unternehmers, den Versicherten eine Quote des Versicherungsbeitrages bei der Lohn- oder Gehaltszahlung auf den verdienten Lohn oder Gehalt anzurechnen, bezw. von demselben zurückzuhalten, von der zwischen dem Unternehmer und den versicherten Personen darüber getroffenen Vereinbarung abhängig ist.

Die Versicherung muss corporativ für alle in den betreffenden Betrieben beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten erfolgen. Dieselbe beginnt mit dem Tage nach Eintreffen der Anmeldung bei der Versicherungsanstalt und hört mit dem Tage der Abmeldung, frühestens jedoch nach Ablauf eines halben Jahres, auf.

Hinsichtlich des Unternehmers und der übrigen im Artikel V benannten Personen gelten die Bestimmungen des bezeichneten Artikels.

Dem Minister des Innern ist vorbehalten, für derlei Betriebe Gefahrenclassen im Verordnungswege festzusetzen, und unterliegt die hienach von der Versicherungsanstalt auf Grund des § 18 des berufenen Gesetzes vorgenommene Einreihung eines einzelnen Betriebes in eine Gefahrenclasse und den einzelnen Procentsatz dieser Classe dem daselbst vorgesehenen Rechtszuge.

Für Betriebe, für welche eine Gefahrenclasse im Verordnungswege noch nicht festgesetzt ist, erfolgt die Einreihung in Gefahrenclasse und Procentsatz durch die betreffende Versicherungsanstalt, vorbehaltlich der staatlichen Genehmigung.

Auch den als Vereine constituirten freiwilligen Feuerwehren und deren Verbänden ist gestattet, ihre activen Mitglieder gegen die Folgen von Unfällen im Dienste bei jener Versicherungsanstalt, in deren Bezirk der betreffende Verein oder Verband seinen Sitz hat, corporativ zu versichern.

Auf derart freiwillig zur Versicherung gemeldete Feuerwehren haben die für Berufsfeuerwehren (Artikel I, Punkt 7) geltenden Bestimmungen entsprechende sinngemässe Anwendung zu finden. Die Erlassung dieser Bestimmungen, insbesondere auch die Einreihung dieser Feuerwehren in eine Gefahrenclasse erfolgt im Verordnungswege durch den Minister des Innern.

Artikel VII.

Die Bestimmungen des § 6, Absatz 5 und 6, und des § 16 U.-V.-G., wonach der für die Berechnung des Schadenersatzes, bezw. des Versicherungsbeitrages anrechenbare Jahres-Arbeitsverdienst eines Arbeiters oder Betriebsbeamten auf das Dreihundertfache des durchschnittlichen täglichen Arbeitsverdienstes und auf den Betrag von 1200 Gulden beschränkt wird, finden auf die von den Eisenbahn-Unternehmungen in Gemässheit des Artikels I, Zahl 1, und eventuell nach Artikel V versicherten Personen keine Anwendung.

Diese Personen sind mit ihrem vollen Jahres-Arbeitsverdienste einschliesslich der veränderlichen Bezüge (Kilometer-Stundengelder u. s. w.), und wenn dieser den nach dem Unfallversicherungs-Gesetze sich ergebenden Jahres-Arbeitsverdienst nicht erreicht, mit dem letzteren in die Versicherung einzubeziehen.

Die für die genannten Personen zu leistenden Beiträge fallen zur Gänze dem Betriebsunternehmer zur Last.

Auf die gemäss Artikel I, Zahl 1, oder Artikel V versicherten Eisenbahnbediensteten, sowie auf solche gemäss Artikel V versicherte Staatsbedienstete, welche nach den Concessions-Bedingungen oder sonst bestehenden Vorschriften Seitens der Eisenbahn ohne Anspruch auf Entgelt befördert werden müssen, findet, wenn ihnen ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes zusteht, das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, abgesehen von den Vorschriften der §§ 46 und 47 U.-V.-G., keine Anwendung.

Sofern jedoch den gedachten Personen oder deren Hinterbliebenen auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ein Entschädigungsanspruch zustehen würde, ist die dem Verletzten aus der Unfallversicherung gebührende Rente um die Hälfte, und im Falle eines dauernden Siechthums in einer den Umständen entsprechenden Weise darüber hinaus bis zum doppelten Betrage, das ist 120 Procent des vollen Jahres-Arbeitsverdienstes, zu erhöhen; die den Hinterbliebenen gebührende Rente ist um zwei Drittel zu erhöhen.

Artikel VIII.

Bezüglich der im Geltungsgebiete dieses Gesetzes von ungarischen oder ausländischen Bahnverwaltungen geführten Betriebe erfolgt die Durchführung der Bestimmungen der Artikel I, Z. 1, und Artikel VII im Verordnungswege.

Artikel IX.

Die Bestimmungen des zweiten Absatzes des § 59 U.-V.-G. finden auf in Gemässheit des § 58 dieses Gesetzes errichtete Versicherungsanstalten, bei welchen die Zahl der Versicherten 50.000 übersteigt, keine Anwendung.

Artikel X.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Minister des Innern und Mein Justizminister im Einvernehmen mit Meinen übrigen betheiligten Ministern betraut.

Ischl, den 20. Juli 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Bacquehem** m. p. **Schönborn** m. p.

Verordnung des Ministeriums des Innern vom 20. Juli 1894,*) mit welcher die in Gemässheit des § 14, 6. Absatz, des Gesetzes vom 28. December 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888), betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, zum ersten Male revidirte Eintheilung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe in Gefahrenclassen und die Feststellung der Procentsätze der Gefahrenclassen kundgemacht wird.

Die mit der Ministerial-Verordnung vom 22. Mai 1889, R.-G.-Bl. Nr. 76, kundgemachte Feststellung der Procentsätze der Gefahrenclassen und die mit dieser Verordnung vorgeschriebene, mit den Verordnungen vom 7. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 175, vom 12. Juni 1892, R.-G.-Bl. Nr. 89, und vom 28. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 203, abgeänderte, bezw. ergänzte Eintheilung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe in Gefahrenclassen treten ausser Wirksamkeit und werden auf Grund des Ergebnisses der in Gemässheit des § 14, 6. Absatz, des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, vorgenommenen ersten Revision nach Anhörung des Versicherungs-Beirathes durch die nachstehenden Bestimmungen ersetzt:

§ 1.

Die Einreihung der einzelnen unfallversicherungspflichtigen Betriebe in die Gefahrenclassen und in die Procentsätze dieser Gefahrenclassen hat in Gemässheit der in den Anlagen 1 und 2 enthaltenen Vorschriften und mit Beachtung der nachstehenden Grundsätze zu erfolgen.

§ 2.

Bei Entscheidung über die Gefahrenclassen-Einreihung solcher Betriebe, für welche in der Gefahrenclassen-Eintheilung (Anlage 2) zwischen „geringerer", „gewöhnlicher" und „erhöhter" Gefahr unterschieden ist, wird dann, wenn keine besonderen Umstände vorliegen, welche zu der Annahme einer wesentlichen Gefahren-Verringerung oder Gefahren-Erhöhung berechtigen, die in der mittleren Spalte eingezeichnete Gefahrenclasse zu wählen sein.

Eine Gefahren-Verringerung oder Erhöhung wird anzunehmen sein:

1. wenn die zu einzelnen Titeln der Gefahrenclassen-Eintheilung hiefür aufgestellten Merkmale zutreffen, dann auch
2. wenn der zu classificirende Betrieb in einer von der gewöhnlichen Betriebsart besonders abweichenden Weise betrieben wird, derart, dass das Mass der Unfallsgefahr soweit herabgedrückt, bezw. erhöht erscheint, dass der Betrieb mit Rücksicht auf die ihm zukommende Unfallsgefahr nicht mehr als gleichwerthig mit den anderen Betrieben des zugehörigen Titels angesehen werden kann oder wenn die Beschaffenheit der baulichen Betriebsanlagen und der Betriebseinrichtungen, dann die Einrichtungen zur Unfallverhütung und die technische Betriebsführung (letztere auch mit Rücksicht auf die Qualification der Arbeiter zu den ihnen obliegenden Verrichtungen und die Betriebsaufsicht) allen Anforderungen entsprechen, bezw. ganz ungenügende sind.
3. Bei Entscheidung darüber, ob geringere oder erhöhte Gefahr anzunehmen ist, wird ferner auch auf die Erfahrungen der Versicherungsanstalt bei Versicherung der Betriebe des betreffenden Titels und auf die Erfahrungen bei Versicherung des einzelnen zu classificirenden Betriebes während der letzten drei Jahre Rücksicht zu nehmen sein, dies jedoch nur dann, wenn die Zahl der Arbeiter in den Betrieben des betreffenden Titels, bezw. in dem concreten zu classificirenden Betriebe eine für bezügliche Schlüsse hinreichende ist. Hiebei wird die Versicherungsanstalt in erster Linie auf die hinsichtlich des concreten Betriebes vorliegenden Erfahrungen Bedacht zu nehmen haben.

   Ergeben sich bei einem Betriebe sowohl Momente, welche für eine Gefahren-Verringerung, als auch solche, welche für eine Gefahren-Erhöhung sprechen, so werden dieselben gegenseitig abzuwägen sein.

§ 3.

Als „Betriebe ohne Verwendung von Motoren" im Sinne dieser Verordnung sind solche Betriebe anzusehen, bei welchen keinerlei versicherte Arbeiter in Räumen beschäftigt werden, woselbst sich Dampfkessel, Dampfapparate (Holzkocher, Hadernkocher, Dampf-Trockenapparate etc.), Kraftmaschinen, Transmissionen oder mechanisch betriebene Arbeitsmaschinen befinden.

§ 4.

Ist die einem Betriebe zukommende Gefahrenclasse ermittelt, so ist bei der weiteren Einschätzung desselben in den Gefahren-Procentsatz dieser Gefahrenclasse auf das Gewicht der einzelnen Gefahrenquellen, bezw. auf den Einfluss des Abhandenseins oder der Verringerung gewisser Gefahrenquellen Bedacht zu nehmen.

Bei der Einschätzung in das Gefahrenprocent darf über die Grenze der betreffenden Gefahrenclasse nicht hinausgegangen werden.

§ 5.

Wenn ein Betrieb unter keinen der in der Gefahrenclassen-Eintheilung bezeichneten Titel subsumirt werden kann, ohne dass er dadurch mit Betrieben von ganz anderer Art und augenscheinlich wesentlich verschiedener Unfallsgefahr in eine Reihe gestellt würde, so ist jene Betriebsgattung zu suchen, welcher der betreffende Betrieb sowohl seinem Gegenstande als auch seiner Art und Unfallsgefahr nach am nächsten steht, und ist derselbe sodann unter ausdrücklicher Beziehung auf diesen Eintheilungsgrund der Gefahrenclasse dieser Betriebe zuzutheilen.

---

*) Enthalten in dem am 8. August 1894 ausgegebenen LIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 167.

§ 6.

Für Unternehmungen, welche derart zusammengesetzt sind, dass mit dem Hauptbetriebe gewisse in der Gefahrenclassen-Eintheilung (Anlage 2) bei dem betreffenden Betriebstitel nicht berücksichtigte Nebenbetriebe in Verbindung stehen oder welche Mangels einer bezüglichen Vorschrift in der Gefahrenclassen-Eintheilung nicht ihrer Gänze nach, sondern nur hinsichtlich der einzelnen Betriebstheile classificirt werden können, ist die Gefahrenclasse und das Gefahrenprocent nach der im § 7 bezeichneten Rechnung für „gemischte Betriebe" zu bestimmen.

Dasselbe gilt für solche Betriebe, für welche die Gefahrenclassen-Eintheilung eine Unterscheidung der Arbeiter-Kategorien vorschreibt (z. B. Titel: „Badeanstalten", Gruppe XIII b, oder: „Zündhölzchenfabriken", Gruppe VII d).

§ 7.

Hinsichtlich der „gemischten Betriebe" (§ 6) ist vorerst für die einzelnen Betriebstheile, bezw. für den Haupt- und die Nebenbetriebe, bezw. für die einzelnen Arbeiter-Kategorien die Gefahrenclasse und das Gefahrenprocent nach Vorschrift der §§ 2 bis 5 zu bestimmen, sodann sind die ermittelten Gefahren-Procentsätze mit den durchschnittlichen Jahreslohnsummen der betreffenden Betriebstheile, bezw. Haupt- und Nebenbetriebe, bezw. Arbeiter-Kategorien zu vervielfachen, und ist die Summe dieser Producte durch die gesammte Jahreslohnsumme zu theilen.

Die so erhaltene Zahl stellt das Gefahrenprocent dar, in welches die gesammte Unternehmung einzureihen ist.

Erscheint bei Durchführung der vorstehenden Rechnung die Verwendung der durchschnittlichen Lohnsummen unthunlich, so sind an Stelle dieser in der Rechnung die betreffenden Arbeiterzahlen zu verwenden, und zwar insofern wesentliche Verschiedenheiten in der durchschnittlichen Arbeitszeit der einzelnen Theile bestehen, die entsprechenden Zahlen der Vollarbeiter, das sind die auf eine 300tägige Arbeitszeit bezogenen Arbeiterzahlen. Arbeiter und Betriebsbeamte, welche nicht einem Theile der Unternehmung besonders angehören, sondern allen Theilen gemeinsam sind, bezw. deren Lohnsummen, sind ausser Rechnung zu stellen.

§ 8.

Die im § 7 bezeichnete Rechnung wird dann nicht anzuwenden sein, wenn die Theile einer Unternehmung eine solche Selbstständigkeit besitzen, dass jeder derselben für sich als besonderer abgeschlossener Betrieb anzusehen ist oder wenn durch einen Betriebstheil auch die Arbeiter der übrigen Betriebstheile gefährdet werden, demnach eine gemeinsame gleiche Unfallsgefahr besteht.

Im ersteren Falle, dessen Vorhandensein insbesondere dann anzunehmen sein wird, wenn die einzelnen Theile der Unternehmung besonderen Betriebsleitungen unterstellt sind und wenn getrennte Lohnaufschreibungen für dieselben geführt werden, ist jeder Theil als Einzelbetrieb in den Betriebskataster aufzunehmen und zu classificiren.

Bei Vorhandensein einer mehreren Theilen einer Unternehmung gemeinsamen Unfallsgefahr sind alle diese Theile der Unternehmung in jene Gefahrenclasse einzureihen, bezw. mit jener Gefahrenclasse in Rechnung zu ziehen, welche dem die Arbeiter der übrigen Betriebstheile mitgefährdenden Betriebstheile zukommt.

§ 9.

Treten in den Verhältnissen, welche für die Berechnung des Gefahrenprocentes für einen gemischten Betrieb massgebend waren (§ 7), wesentliche Veränderungen ein, so ist im Sinne der §§ 19 und 20 des Unfallversicherungs-Gesetzes mit einer neuerlichen Entscheidung über die Gefahrenclasse und das Gefahrenprocent vorzugehen.

Als wesentliche Veränderungen sind jedoch vorübergehende Schwankungen in den Zahlen der Arbeiter oder solche dauernde Aenderungen, welche das Resultat der Rechnung nicht um mehr als zwei Gefahrenprocente verändern, in der Regel nicht anzusehen.

§ 10.

Die Betriebsunternehmer sind verpflichtet, den Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten über Verlangen jene Aufschlüsse über die Art ihrer Betriebe zu geben, welche zur Einreihung derselben in die Gefahrenclassen und Gefahren-Procentsätze nach Massgabe der gegenwärtigen Verordnung erforderlich sind.

In den zufolge der gegenwärtigen Verordnung von den Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten zu ertheilenden Bescheiden über die revidirte Eintheilung der ihnen zugehörigen Betriebe in die Gefahrenclassen und Gefahren-Procentsätze ist der betreffende Titel der Gefahrenclassen-Eintheilung (Anlage 2), welcher die Unterlage für die Einreihung des einzelnen Betriebes bildete, genau zu bezeichnen, und ist hinsichtlich jener Unternehmungen, deren Gefahrenclasse und Gefahrenprocent nach der im § 7 für gemischte Betriebe vorgeschriebenen Art ermittelt wurde, der Gang der bezüglichen Rechnung darzustellen.

In diesen Bescheiden sind ferner, insoweit erhöhte Gefahr angenommen und demzufolge die für erhöhte Gefahr vorgeschriebene Gefahrenclasse oder ein über der Mitte liegendes Gefahrenprocent gewählt wurde, die hiefür massgebenden Gründe anzuführen.

§ 11.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit 1. Jänner 1895 in Wirksamkeit.

Bacquehem m. p.

1. Schema der Gefahren-Classification sammt Procentsätzen.

Gefahren-Classe	Procentsatz	Gefahren-Classe	Procentsatz	Gefahren-Classe	Procentsatz
Unterclasse A	1 2	VIII	35 36 37 38 39 40 41 42	XI	65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80
Unterclasse B	3 4	IX	43 44 45 46 47 48 49 50 51 52	XII	81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100
I	5 6 7	X	53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64		
II	8 9 10				
III	11 12 13				
IV	14 15 16 17				
V	18 19 20 21				
VI	22 23 24 25 26 27				
VII	28 29 30 31 32 33 34				

2. Eintheilung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe in Gefahrenclassen in systematischer Anordnung.

Gruppe II. Eisenbahnen.	Bei geringerer Gefahr	Bei gewöhnlicher Gefahr	Bei erhöhter Gefahr
	Gefahrenclasse		
a) Eisenbahnbau, Werkstätten.			
Brückenbau	IX	X	XI
Tunnelbau	—	XI	—
Hochbau: Nach der für „Hochbau“ in Gruppe XIV vorgeschriebenen Gefahrenclassen-Einreihung.			
Ober- und Unterbau (Neubau)	—	VIII	—
Werkstätten für Wagen und andere Fahrbetriebsmittel	—	VI	—
b) Nebenanlagen des Fahrbetriebes.			
Dampfdrehscheiben-Betrieb	—	VIII	—
Dampfkrahnbetriebe und Dampfaufzüge	—	IX	—
Heizhäuser	—	VI	—
Maschinelle Anlagen für elektrische Bahnen	—	V	—
Wasserschöpfwerke (Dampfpumpen)	—	V	—

	Bei geringerer Gefahr	Bei gewöhnlicher Gefahr	Bei erhöhter Gefahr
	Gefahrenclasse		
Gruppe VI.			
Maschinen, Werkzeuge, Instrumente, Apparate.			
a) Maschinen, Werkzeuge, Apparate.			
Armaturen für Pumpen, Kessel etc.:			
Betriebe unter Verwendung von Motoren	—	VI	—
„ ohne „ „ „	—	IV	—
Blasebalg-Erzeugung	—	IV	—
Gas-, Wasserleitungs- und Heizungsanlagen, Erzeugung und Installation:			
Betriebe unter Verwendung von Motoren	—	V	VI
„ ohne „ „ „	—	IV	V
Kesselschmieden	VIII	IX	X
Kratzenfabriken	—	III	—
Kühlapparate, Erzeugung von	—	IV	—
Landwirthschaftliche Maschinen, Fabriken für	—	VI	VII
Locomotiv-Fabriken	VII	VIII	IX
Maschinenfabriken überhaupt	VI VII	VIII	IX
In die Gefahrenclasse VI sind nur Betriebe, deren bauliche Anlagen und Betriebseinrichtungen mit Rücksicht auf die Sicherheit der Arbeiter vollkommen entsprechen, dann einzureihen, wenn noch folgende Voraussetzungen zutreffen, und zwar: Reichliche Raumverhältnisse, namentlich hinsichtlich der Bewegungsfreiheit der Arbeiter zwischen den Maschinen; wirksame Schutzvorrichtungen an allen gefährlichen Maschinen und Apparaten, besonders an den Holzbearbeitungs - Maschinen; geringer Umfang der Montirungsarbeiten ausserhalb der Fabrik; geringere Intensität des maschinellen Betriebes; vorzüglicher Zustand der Hebezeuge.			
Maschinen-Schlossereien und Reparatur-Werkstätten:			
Betriebe unter Verwendung von Motoren	VI	VII	VIII
„ ohne „ „ „	—	V	—
b) Transportmittel.			
Schiffbau - Anstalten	VI	VII	VIII
Schiffbau - Anstalten (Kahnbau), Betriebe zur Erzeugung von hölzernen Kähnen und Schiffen ohne Verwendung von Motoren	—	V	—
Wagenfabriken:			
Betriebe unter Verwendung von Motoren	IV	V	VI
„ ohne „ „ „	—	IV	—
Merkmal für erhöhte Gefahr: Die Verwendung von ungewöhnlich vielen, gefährlichen Holzbearbeitungs - Maschinen (Circular- und Bandsägen, Hobelmaschinen).			
Waggonfabriken	—	VII	VIII
f) Betrieb von Motoren zu Transport- und anderen Zwecken. Kraftvermiethung.			
Schlepp-, Werks- und Fabriksbahnen mit Dampfbetrieb	—	VIII	—
Gruppe XIV.			
Bauten und Bauausführungen.			
a) Bauunternehmungen.			
Betonbau	VII	VIII	—
Brückenbau	IX	X	XI
Canalbau (Strassencanäle u. dgl.)	VII VI	VIII	IX X
Merkmale für geringere Gefahr: Ausführung der Arbeiten in geringer Tiefe, soferne Sprengungen nicht vorgenommen werden und das abgegrabene Material nicht durch Rollbahnen abgeführt wird. Merkmale für erhöhte Gefahr: Ausführung der Arbeiten in bedeutender Tiefe, soferne eine wesentliche Verschüttungsgefahr nicht zu vermeiden ist; Vornahme von Sprengarbeiten in grösserem Umfange; Vornahme der Arbeiten zur Material-Abgrabung in ähnlicher Weise wie die Gewinnung von Steinen in Brüchen; unterirdische Arbeiten.			
Teichgräbereien und Erdarbeiten überhaupt	VII	VIII	IX
Merkmale für geringere, resp. erhöhte Gefahr: wie bei Canalbau.			
Demolirungs-Arbeiten	—	IX	X
Eisenbahnbau (ausschliesslich Tunnelbau)	—	VIII	—
Eisen-Constructionen, Erzeugung und Montirung:			
1. Die Erzeugung der Eisen-Constructionen	VII	VIII	IX
2. Die Montirung derselben	VIII	IX	X
Merkmal für geringere Gefahr: bei der Herstellung und der Montirung sind Hebezeuge nicht erforderlich.			
Hafenarbeiten	—	IX	X
Hochbau	VII	VIII	IX
Strassenbau	—	VIII	—
Wasserbau:			
Stromregulirungs-Unternehmungen	—	X	XI
Merkmale für erhöhte Gefahr: die Verbindung mit Steinbrüchen; die Verwendung von Baggermaschinen.			
Flussregulirungs - Unternehmungen (Betriebe an noch schiff- oder flössbaren Gewässern)	—	IX	X
Merkmale für erhöhte Gefahr: wie bei Stromregulirungs - Unternehmungen.			

Verordnung des Ministeriums des Innern vom 27. Juli 1894,*) mit welcher in Ausführung des Artikels III des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, die Frist für die von den Unternehmern versicherungspflichtiger Betriebe zu erstattenden Betriebsanzeigen festgesetzt wird.

In Ausführung des Artikels III des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, wird verordnet, dass die Unternehmer von Betrieben, auf welche die Unfallversicherungspflicht durch Artikel I dieses Gesetzes ausgedehnt wurde, über jeden solchen Betrieb an jene auf Grund der Kundmachung des Ministeriums des Innern vom 22. Jänner 1889, R.-G.-Bl. Nr. 11, errichtete Versicherungsanstalt, in deren Bezirk der versicherungspflichtige Betrieb gelegen ist, bis 10. September 1894 die im § 18 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, vorgeschriebene Anzeige zu erstatten haben, welche den Gegenstand und die Art des Betriebes, die Zahl der in demselben beschäftigten Personen und die Summe der für die Versicherung dieser Personen massgebenden Jahres-Arbeitsverdienste (§ 6, Absatz 5, 6 und 7, des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter) angibt.

Die innerhalb der obigen Frist zu erstattenden, sowie die von nach Ablauf dieser Frist neu begonnenen Betrieben binnen längstens 14 Tagen zu erstattenden Anzeigen haben durch Ausfüllung jenes Formulares in zwei Exemplaren zu erfolgen, welches von den bezeichneten Versicherungsanstalten hiefür festgesetzt ist, und sind im Wege der politischen Behörde erster Instanz, in deren Bezirk der Betrieb gelegen ist, an die Versicherungsanstalt zu leiten.

Unternehmungen, welche bereits nach dem Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, der Unfallversicherungspflicht unterliegen, deren Versicherungspflicht aber durch das Eingangs bezogene Gesetz erweitert wurde, sind gleichfalls zu einer neuerlichen Betriebsanzeige verpflichtet, welche sich auf den ganzen nunmehr der Versicherungspflicht unterliegenden Betrieb erstreckt.

Betriebsunternehmer, welche mehreren Betrieben vorstehen, haben für jeden derselben die vorgeschriebenen zwei Exemplare der Betriebsanzeige auszufüllen und einzusenden.

Betriebsunternehmer, welche bezüglich der Versicherungspflicht ihrer Betriebe im Zweifel sind, haben dennoch die Anzeige zu erstatten und in der Rubrik „Bemerkungen" die Gründe anzugeben, aus denen die Versicherungspflicht bezweifelt wird,

Jene inländischen Eisenbahn-Unternehmungen, welche Mitglieder der „berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen" sind und beabsichtigen, der durch Artikel I, Ziffer 1, des Eingangs erwähnten Gesetzes auf ihren gesammten Betrieb ausgedehnten Versicherungspflicht auch bei der genannten Versicherungsanstalt zu entsprechen, haben die Anzeige hievon an diese Versicherungsanstalt direct zu richten.

Bezüglich der dem Staate oder einem Lande gehörigen versicherungspflichtigen Betriebe werden die Anzeigen durch die diesen Betrieben vorgesetzte Staats-, bezw. Landesbehörde, im Wege der politischen Landesbehörde, in deren Verwaltungsgebiete der betreffende Betrieb gelegen ist, an die zuständige Versicherungsanstalt erstattet.

Die Anzeige-Formulare können sowohl bei den betreffenden Unfallversicherungsanstalten selbst als auch bei den politischen Behörden erster Instanz und bei den Gemeindeämtern, welche von den Versicherungsanstalten mit der genügenden Anzahl von Exemplaren zu betheilen sind, behoben werden.

Betriebsunternehmer, deren Anzeige unwahre thatsächliche Angaben enthält, werden in Gemässheit des § 51 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, sofern nicht der Thatbestand einer nach den allgemeinen Strafgesetzen zu bestrafenden Handlung vorliegt, mit Geld von fünf bis fünfhundert Gulden und im Nichteinbringungsfalle mit Arrest von einem Tage bis zu drei Monaten bestraft. Betriebsunternehmer, welche die bezeichnete Anzeige nicht rechtzeitig erstatten, werden in Gemässheit des § 52 desselben Gesetzes mit Geld bis hundert Gulden und im Nichteinbringungsfalle mit Arrest bis zu zwanzig Tagen bestraft.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Bacquehem m. p.

*) Enthalten in dem am 8. August 1894 ausgegebenen LX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 169.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau Dampfpumpe in Prerau.) Das Project für die Aufstellung einer neuen Dampfpumpe in dem zu vergrössernden Pumpenhause am Petschflusse in der Station Prerau und für die Herstellung eines eigenen Brunnens für diese Dampfpumpe wurde zur Ausführung genehmigt. [19. Juli, Z. 30.313.]

— (Localbahn von Kojetein nach Tobitschau: Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission hinsichtlich des von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Kojetein nach Tobitschau für den 17. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jelinek betraut. [H.-M.-Z. 41.557.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Verladerampe in Wildon.) In der Station Wildon wird eine stabile Verladerampe hergestellt. [10. Juli, Z. 36.918.]

— (Schliessung der Zugschranken in km 153·2/3.) Für die permanente Schliessung des Zugschrankens bei der Wegübersetzung in km 153·2/3 wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [18. Juli, Z. 39.048.]

Bozen-Meraner Bahn. (Bauherstellung.) Die Errichtung von Schreibstuben in den Magazinen der Stationen Meran und Sigmundskron wurde zur Ausführung genehmigt. [20. Juli, Z. 38.688.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au: Bauherstellungen.) Die Projecte für die Erweiterung der Geleiseanlagen in den Stationen Thörl und Au-Seewiesen wurden zur Ausführung genehmigt. [19. Juli, Z. 39.347.

Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. (Niveauübergang in km 23·4/5.) Das Project eines Niveauüberganges in km 23·4/5 wurde zur Ausführung genehmigt. [23. Juli, Z. 40.132.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

In Folge eines in der Nacht vom 9. zum 10. August eingetretenen Hochgewitters ist der Bahneinschnitt und Durchlass bei km 8·5/6 der Strecke Bischofshofen—Hüttau neuerdings vermuhrt und die Bahn unfahrbar. Da ein Umsteigen unmöglich, musste Zug 2201 in Hüttau aufgelöst werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Strassenbahn von Budapest nach Rákos-Palota. (Bauausführung.) Die Projectanten einer von einem geeigneten Punkte an der nordwestlichen Peripherie der Landeshaupt- und Residenzstadt Budapest abzweigenden und mit theilweiser Benützung bereits vorhandener Strassenzüge, mit Berührung des Angyalföld (Engelsfeld), über Ujpest (Neupest) nach Rákos-Palota zu erbauenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 nnd 42, Vorconcession Post 2), haben bezüglich des Ausbaues und der Ausrüstung dieser Linie ein Uebereinkommen mit der Firma Ganz & Comp. im Vereine mit der Ungarischen Industrie- und Handelsbank getroffen. Das genannte Bau- und Financirungs-Consortium hat nun im Einvernehmen mit den Concessionswerbern die hauptstädtische Communalverwaltung ersucht, den ursprünglich in Aussicht genommenen Ausgangspunkt der neuen Linie derart abzuändern, um schon von Anbeginn eine directe Abzweigung von einem geeigneten Punkte der Linie Rudolfsquai—Podmaniczkygasse—Stadtwäldchen der Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe zu ermöglichen und derart die projectirte Linie mit dem Betriebsnetze der genannten Gesellschaft zu verbinden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Abänderung des Stationsnamens Visegrád-Átkeles auf Nagymaros-Visegrád.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Name der zwischen den Stationen Nagymaros und Verőcze der Linie Marchegg—Budapest gelegenen Station Visegrád-Átkeles auf Nagymaros-Visegrád abgeändert wurde.

Projectirte Localbahn Baja—Zombor—Ujvidék. (Constituirende Generalversammlung.) Am 2. August fand in Budapest unter Vorsitz des Vicegespans Andreas v. Schmausz des Bács-Bodroger Comitats die constituirende Generalversammlung der Actionäre der vom Reichsraths-Abgeordneten Ernst Latinovics projectirten Localbahn Baja—Zombor—Ujvidék (Neusatz) statt. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1892, Vorconcession Post 2.) Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Projectanten über die bisher im Interesse der Realisirung des Projectes getroffenen Vorkehrungen und den Financirungsmodus zur Verlesung. Das zum Ausbau dieser 145 km langen Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 erforderliche Actiencapital beträgt 4,983.700 fl. nnd vertheilt sich in 1,449.000 fl. Stammactien, welche bereits von den Interessenten gezeichnet sind, und in 3,534.700 fl. Prioritätsactien. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde die Gesellschaft als constituirt erklärt, worauf die Wahlen in die Direction, das Executivcomité und den Aufsichtsrath erfolgten. Die projectirte Linie wird von der Station Ujvidék (Neusatz) der Hauptlinie Budapest—Zimony—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese längs der Donau über Gloszán, Petrovácz, die Gemarkung der Gemeinden Szilbás und weiterhin über Paraga, Parabuty, Hódság, Brestovácz, Ó-Sztapás, Stadt Zombor, Gákora, Rigyicza und die Gemarkung der Gemeinden Gára und Vaskut in der Endstation Baja mit der im Staatsbetriebe stehenden Flügelbahn Szabadka-Baja verbinden. Nach Ausbau der projectirten Linie Baja—Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53, Vorconcession Post 2) und der hiemit verbundenen Ueberbrückung der Donau wird, durch Vermittlung der Linie Baja—Ujvidek, von Baja aus die kürzeste Verbindung des auf ungarischem Gebiete gelegenen Theiles der unteren Donau und der ausgedehnten Productionsgebiete des Alföldes, der Báscka und des Banats via Báttaszék—Zákány—Mura Keresztur—Pragerhof mit den westlichen Gebirgsländern der Monarchie geschaffen werden.

Ausland.

Italien. (Seil-, Tram-, elektrische und Kleinbahnen.) Der „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" entnehmen wir Nachstehendes über die neuesten Seil-, Tram-, elektrischen und Kleinbahnen Italiens:

Livorno. Der Vertreter der internationalen Elektricitäts-Gesellschaft, Thomson Houston, hatte bei der Stadtvertretung in Livorno die Concession zum Baue und Betriebe einer elektrischen Tramlinie ab Livorno nach der Capelle von Montenero und von Ardenza nach Artignano, zusammen rund 8 km, im September 1893 beantragt und auch erhalten. Sowohl Erzeuger und Träger der Triebkraft wie die Wagen werden nach dem Systeme genannter Gesellschaft erstellt.

Elektrische Tramway Mailand-Locate-Landriano-Villanterio. Durch eine Versammlung von Vertretern der bezüglichen Ortschaften und sonstigen Interessenten wurde die in rohen Grundzügen vorgeschlagene Linie bereits im Herbst vorigen Jahres als völlig zweckentsprechend anerkannt nnd zur Festsetzung der genaueren Einzelnheiten ein Ausschuss gewählt. Letzterer brachte auf mehrseitige Anregung noch eine Verlängerung über Inveruno-Corteleona und die Becca-Brücke über den Po nach Stradella in Vorschlag. Dieser fand in einer weiteren Versammlung der Betheiligten günstige Aufnahme, und sind seither die Vorarbeiten im Gange. Es ist zu bemerken, dass die ganze Linie einerseits deshalb eine gute Zukunft verspricht, weil sie die Verbindung von mehren Ortschaften mit dem Verkehrsmittelpunkt Mailand bewirkt, welche einer bequemen und regelmässigen Anschlusslinie entbehrte, andererseits, weil durch sie eine nicht unbedeutende elektrische Kraft im allgemeinen Nutzen zur Verwendung gebracht werden soll. — Durch den lebenden Wasserdruck des Lambro wird nämlich ständig und gewissermassen umsonst eine elektrische Kraft von — gering berechnet — mindestens 300 Pferdekräften erzeugt. Abgesehen von der billigen Betriebskraft für die Tramway, welche ohne Zuhilfenahme von Kohle oder sonstigem Brennmateriale kaum 150 Pferdekräfte in Anspruch nehmen würde, bleibt der Rest verwendbar für elektrische Beleuchtung in den betheiligten Orten und als Betriebskraft für gewerbliche Anlagen. Die Gemeindevertretung Villanterio hat einen Zuschuss von 10.000 Lire, zahlbar in zehn Jahresbeträgen, dem Unternehmen zugesichert.

Vercelleser Tramways. Dieses Netz, bestehend aus den Linien Vercelli—Trino, Vercelli—Aranco und Vercielli—Biella, vormals Eigenthum der Vercelleser Bank, ist durch Cession auf das belgische Hans Mabille & Quinot übergegangen und bildet seither ein geschlossenes Stück einer grösseren Verwaltung, da die genannte belgische Firma die Concessionsinhaberin eines grossen Theiles der Tramwaylinien in Piemont ist.

Internationaler Tramway-Verein. Auf der letzten Hauptversammlung dieses Vereines, welche vom 7. bis 9. September 1893 in Budapest abgehalten und von 70 Abgeordneten verschiedener Länder Europas besucht wurde, war Italien durch drei Abgeordnete vertreten, welche seither erfolgreich im Sinne der gefassten Beschlüsse gewirkt haben. Von der Tagesordnung, welche hauptsächlich die Fragen behandelte: 1. Schmalspur, 2. Eisenbahn-Kreuzungen, 3. Reparatur-Werkstätten, 4. Wagenfederung, 5. elektrische Triebkraft, 6. Tarife, 7. Controle, 8. Schmierung für Maschinen und Wagen, waren für die in Italien vorherrschenden Verhältnisse die beiden unter Nr. 1 und Nr. 5 angegebenen, welche eine grössere allgemeine Besprechung herbeiführten, ebenfalls die wichtigsten, obwohl auch die übrigen Angelegenheiten ihre eingehende Würdigung gefunden haben. Bezüglich der Frage 1 (Schmalspur) scheint es nach den in Italien seither gepflogenen Verhandlungen von Wichtigkeit, dass die drei Masse: 1 m, 75 und 60 cm, allgemein als zulässig betrachtet werden, weil je nach der Lage der Sache und Beschaffenheit des Terrains diese drei Hauptmasse genügen dürften, um allen an sie zu stellenden Anforderungen zu entsprechen. Mit Rücksicht auf die Vereinfachungen in Herstellung des Materials und Bau der Linien wurde zugleich empfohlen, von anders festgesetzten Schmalspurweiten abzusehen und die Betriebsergebnisse auf den einzelnen Linien einer genauen Beobachtung zu unterziehen. Frage 5 (Betrieb durch Elektricität) ist allgemein eine noch nicht völlig abgeschlossene Angelegenheit für die Tramways (auch bei Schmalspur), jedoch, namentlich bei den Wasser- und Gefälleverhältnissen Italiens, von hervorragender Bedeutung und gab verschiedentlich Anlass dazu, auch hier eine möglichst häufige Anwendung, sowie deren genaue Beobachtung eintreten zu lassen.

Tramway Chieri-Castelnnovo-Asti. Der Beschluss der Gemeindevertretung Chieri, nach welchem eine Beihilfe von

15.000 Lire zum Baue dieser Tramwaylinie gezahlt werden sollte, ist vom Provincialrath Turin genehmigt. Demnächst wurde Ende März in einer besonderen Versammlung der Betheiligten das Gesellschaftscapital gezeichnet, worüber indes noch nähere Mittheilungen fehlen.

Tramway zu Bergamo. Die Ausführung der Linie Bergamo—Alzano wurde dem Vorsteher einer auswärtigen Unternehmer-Firma, Paul Auban, mit der Massgabe übertragen, die Linie bis Mitte Mai 1895 betriebsfähig herzustellen. — Von Bergamo—Monza wurde am 1. Jänner das 2 km lange Stück ab Porta Osio bis zum neuen Thor dem Betriebe übergeben. Die Hauptversammlung der Gesellschaft für die Tramway Monza-Trezzo-Bergamo, Anfangs April in Monza abgehalten, bestimmte, dass nach dem Ergebnisse von 192.415 Lire Einnahme, 173.878 Lire Ausgabe und 19.537 Lire Reingewinn eine Dividende von 5 Lire auf die Actie = 2 pCt. zu zahlen sei.

Vom Italienischen Tramway-Verein. Ende 1893 zählte der Verein 33 Gesellschaften mit 2073 km Bahnen im Betriebe, hielt seine November-Versammlung unter Betheiligung von 15 Gesellschaftsvertretungen in Neapel ab und bestimmte hiebei Mailand als nächsten Versammlungsort für 1894. — Aus den 11 Punkten der Tagesordnung auf der letzten Versammlung ist bezüglich der inneren Vereinsangelegenheiten nur zu erwähnen, dass der feste Vereinsbeitrag für 1893—1894 für die Gesellschaften mit weniger als 30 km Betriebslänge auf 25 Lire, für die grösseren auf 50 Lire festgesetzt wurde und ausserdem für jedes Kilometer im Betriebe befindlicher Bahn je 1 Lire gezahlt werden soll. Ferner wurde gewünscht, dass als einer der nächsten Versammlungsvororte Rom gewählt werden möge. Bezüglich der Betriebsfragen: Heizung und Feuerung, selbstthätige Schmiervorrichtungen, Behandlung des Pferdematerials, Vorrichtungen für das Anziehen Seitens der Pferde, Wagenbeleuchtung und elektrische Treibkraft (welche zum Theil auch auf dem internationalen Congress in Budapest berührt wurden), handelte es sich um Entgegennahme der Berichte über die angestellten Versuche und deren Ergebniss, sowie um Bestimmung weiterer Prüfungen in ausgedehnterem Masse durch einzelne Verwaltungen, welche sich dazu erboten hatten oder zu diesen Versuchen hervorragend geeignet waren.

Spinetta-Mandrogne. Die Stadtvertretung zu Alessandria hat Schritte gethan, um mit der Gesellschaft der Tramlinien für die Provinz ein Abkommen dahin zu treffen, dass auf besagter Linie der schon lange gewünschte Dampfbetrieb eingeführt wird.

Neue Tramlinien zu Genua. Die im December 1893 aus Genueser und belgischen Capitalisten zusammengetretene Gesellschaft, welche zunächst einen Grundstock von 2,800.000 Lire aufgestellt hat, beabsichtigt in erster Linie die Anlage einer Tramway an der Küste nach Osten zu ab Piazza Carricamento längs des Meerufers, bezw. der Hügelreihe von Albaro bis nach Nervi. Es soll eine Art Luxusbahn werden und dürfte mit Rücksicht auf die Fahrt durch wirklich entzückende Gegenden vielen Anklang finden. — Die mit Unterstützung und Theilhaberschaft der Genueser Bank zu Anfang April dieses Jahres endgiltig gebildete Gesellschaft führt den Namen „Società dei Tramway Orientali di Genova", hat von der dortigen Stadtverwaltung die Concession für drei Linien erhalten und wird, ohne den regelmässigen Pferdebetrieb im Innern der Stadt auszuschliessen, hauptsächlich die neueren Systeme im Dampf- und elektrischen Betrieb pflegen.

Schiffahrt.

Hamburg. (Schiffahrtsverkehr von und nach der Oberelbe im Jahre 1893.) Nach den vom handelsstatistischen Bureau in Hamburg zusammengestellten tabellarischen Uebersichten über Hamburgs Handel und Schiffahrt im Jahre 1893 sind dortselbst im Berichtsjahre von der Oberelbe angekommen: 14.647 Schiffe und Holzflösse mit zusammen 56.345 Personen Bemannung, 3,170.429 t Tragfähigkeit und 17,586.834 q effectiver Ladung. Unter den eingelangten Fahrzeugen waren der Flagge nach: 2827 hamburgische, 8513 preussische, 435 anhaltische, 1415 sächsische, 516 mecklenburgische, 1 lübeckisches und 940 österreichische. Die Provenienz betreffend, kamen aus Preussen 6662 beladene und 3381 leere Schiffe und 76 Holzflösse, aus Anhalt 384 Schiffe, aus Sachsen und Böhmen 2124 Schiffe, aus Mecklenburg 777 Schiffe, aus dem hamburgischen Gebiete 1243 Schiffe. Von den 17,586.834 q eingelangten Gütern waren 601.645 q (3·42 pCt.) Bau-, Nutz- und Brennholz, 2,634.974 q (14·98 pCt.) Salz, 4,173.245 q (23·73 pCt.) Steine, Zink und andere unverpackte Waaren, 687.123 q (3·91 Percent) Getreide und Saat, 9,335.480 q (53·08 pCt.) Stückgüter, ferner 154.367 q (0·88 pCt.) Bau- und Nutzholz in Flössen. — Zu den Plätzen, von welchen die grössten Waarenquantitäten gekommen sind, gehören: Magdeburg mit 3,365.933 q, Schönebeck mit 2,360.152 q, Dresden mit 1,324.516 q, Aussig mit 1,314.312 q, Tetschen-Laube mit 1,159.031 q, Berlin mit 718.210 q, Schönpriesen mit 666.474 q und Breslau mit 649.298 q. — Abgegangen sind von Hamburg nach der Oberelbe insgesammt 14.322 Schiffe mit 54.975 Personen Bemannung, 3,079.513 t Tragfähigkeit und 17,363.117 q Gütern. Von diesen Schiffen waren der Flagge nach: 2744 hamburgische, 8293 preussische, 426 anhaltische, 1425 sächsische, 519 mecklenburgische, 1 lübeckisches und 914 österreichische. Was die Bestimmung der ausgelaufenen Schiffe betrifft, so gingen nach Preussen 9136 Schiffe, nach Anhalt 578 Schiffe, nach Sachsen und Böhmen 2604 Schiffe, nach Mecklenburg 546 Schiffe, nach dem hamburgischen Gebiete 1162 Schiffe, ohne Declaration und theilweise zum Abbrechen 296 Schiffe. Unter den ausgeschifften Gütern befanden sich 1,537.441 q (8·86 pCt.) Steinkohlen und Cinders, 789.732 q (4·55 pCt.) Eisen, 4,567.528 q (26·30 pCt.) Guano, Steine, Schwefel, Salpeter etc., 5,151.551 q (29·67 pCt.) Getreide und Saat, 5,316.865 q (30·62 pCt.) Stückgüter. Die Plätze, nach welchen die grössten Gütermengen verladen wurden, sind der Reihe nach folgende: Berlin mit 3,197.492 q, Magdeburg mit 3,025.706 q, Dresden mit 2,255.951 q, Tetschen-Laube mit 1,719.890 q, Dessau (Wallwitzhafen) mit 947.020 q, Aussig mit 763.272 q, Breslau mit 654.528 q, Riesa mit 573.964 q.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis zum 19. August.)

Adriatischer Dienst.

13. August, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.

14. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

15. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis", Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

16. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.

17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

18. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

14. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter", Capitän R. Mitis, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Leda", Capitän E. Klun, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.

16. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Helios", Capitän C. Androvich, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.

17. „ um 1 Uhr Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän G. Mattiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

18. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Ettore", Capitän T. Gopcevich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela" Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn).

Die Localbahnstrecke Arnoldstein-Hermagor mit den Stationen, bezw. Haltestellen Nötsch am Dobratsch, Emmersdorf (Haltestelle), St. Stefan-Vorderberg, Görtschach-Förolach, Presseger See (Haltestelle), Vellach-Kühnburg (Haltestelle) und Hermagor wird am 11. August 1894 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Hiebei gelangen obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personenverkehr zur Eröffnung.

Der Betrieb auf dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und wird diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach unterstellt werden.

Wien, am 11. August 1894. [631]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Tarifhefte 4 und zum Anhang.

Zu dem vom 1. December 1893 giltigen Gütertarife, Theil II, Heft 4, des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes tritt am 1. September 1894 der Nachtrag I in Kraft, welcher Ausnahmetarife für Getreide etc., getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus aus Bosnien und Bulgarien, ferner für Wolle, Eisen und Stahl etc., frisches Obst und Mineralwasser, dann Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Gleichzeitig tritt zu dem seit 1. April 1894 giltigen Anhange zu oben genanntem Tarifhefte der Nachtrag I, enthaltend Coursdifferenzen, in Kraft.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 9. August 1894. [632]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehr.

Einführung je eines Nachtrages I zum Tarif-Theil I, zum Theil II, Heft 1 und Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 und, insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 1. October 1894 gelangen

ein Nachtrag I zum Tarif-Theil I,
„ „ I „ „ II, Heft 1,
„ „ I „ „ II, „ 2,

im directen Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehr zur Einführung.

Nachtrag I zum Tarif-Theil I enthält u. A. Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification;

Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 1, enthält Aenderungen von Frachtsätzen der allgemeinen und Ausnahmetarife, neue Frachtsätze für Holz des Specialtarifes 2 und für Zucker (Ausnahmetarif 45 a—c), Reexpeditionsbestimmungen für Holzsendungen und Berichtigungen.

Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 2, enthält Aenderungen von Frachtsätzen, neu einbezogene Stationsverbindungen, neue Frachtsätze für Zucker, endlich Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der Stationen käuflich zu beziehen.

Wien, am 12. August 1894. [633]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung neuer Kartirungssätze für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits.

Mit 1. September 1894 gelangen für die directe Güterabfertigung zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits Kartirungssätze bis zu und von den galizisch-ungarischen Uebergangspunkten Landesgrenze bei Beskid, Landesgrenze bei Lupków (Vidrány), Landesgrenze bei Leluchów (Orló), dann Zwardon, zur Einführung.

Diese Kartirungssätze, denen u. A. auch Abdrücke der in den Localtarifen der betheiligten Bahnen enthaltenen Ausnahmetarife beigefügt sind, erscheinen in einem gemeinsamen Hefte und können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von fl. 2.— pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 7. August 1894. [634]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Directer Personentarif zwischen den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der Böhm. Nordbahn.

Neue und geänderte Hin- und Rückfahrpreise.

Vom 20. August 1894 angefangen werden in den Stationen Zittau und Reichenberg der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen Hin- und Rückfahrkarten II. und III. Classe für Personenzüge über Warnsdorf mit dreitägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Die bereits bestehenden Hin- und Rückfahrkarten II. Classe von Reichenberg und Zittau nach Böhm.-Kamnitz, Haida, Kreibitz-Teichst. und Tetschen werden vom gleichen Tage an zu ermässigten Preisen ausgegeben.

Prag, am 6. August 1894. [635]

Die Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages V zum Anhange der Tarife, Theil II, vom 1. Jänner 1893.

Mit 1. September 1894 tritt der oben genannte Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Kartirungs-Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter, bezw. für Frachtgüter bestimmter Tarifclassen, sowie für einzelne Artikel, dann Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigung des Anhanges.

Reinabdrücke dieses Nachtrages können demnächst sowohl bei der gefertigten Direction, als auch bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 11. August 1894. [636]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. September 1894 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarife für den in rubro bezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält die Einbeziehung der neu eröffneten Station „Imielin" des kgl. Eisenbahn - Directions-Bezirkes Breslau.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen gegen Erlag des auf dem Titelblatte ersichtlich gemachten Preises bezogen werden.

Wien, am 9. August 1894. [637]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Gemeinsamer Tarif-Theil I der österr.-ungarischen Eisenbahnen etc. (Neuer Nachtrag.) Die General-Inspection hat den Seitens der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft unterm 30. Juli im Probedruck vorgelegten Nachtrag V zum gemeinsamen Tarif-Theile I mit Erlass vom 8. August 1894, Z. 14.434/III, genehmigt, wobei jedoch der Einführungstermin von der bezüglichen Genehmigung der ungarischen Regierung abhängig gemacht werden musste.

Der in Rede stehende Nachtrag enthält:

I. Ergänzung des Verzeichnisses jener österr. und ungar. Eisenbahnen, für welche der Tarif-Theil I giltig ist.
II. Aenderung, bezw. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement.
III. Aenderung, bezw. Ergänzung der Anlage B (§ 50 des Betriebs-Reglement).
IV. Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der in der Anlage B zum Betriebs-Reglement (§ 50, B. 1) genannten, bedingungsweise zur Beförderung auf österreichischen und ungarischen Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände.
V. Aenderung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transport-Gegenstände.
VI. Aenderung, bezw. Ergänzung des Nebengebühren-Tarifes.
VII. Druckfehler-Berichtigung.

Anlangend die im Abschnitte II enthaltenen Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, so erscheinen in dem Nachtrage V von den Abänderungen des gemeinsamen Tarif-Theiles I betreffenden Anträgen der Enquête über das Eisenbahn-Betriebs-Reglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben zehn Anträge durchgeführt, so insbesondere die Anträge wegen Zulassung von Verfügungen, gerichtet auf Weitersendung des Gutes über die Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation; ferner wegen Beschränkung der Einhebung des Frachtzuschlages bei Wagenüberlastungen auf das Dreifache des Frachtunterschiedes, sowie wegen Frachtberechnung nach Specialtarif 3 bei Rücksendung der abgeworfenen Ueberlast in die Versandtstation, wegen Specificirung bahnseitig verlangter Nachzahlungen, wegen Erweiterung der für die Lieferzeit-Reclamationen festgesetzten Präclusivfrist u. s. w.

Von den übrigen Anträgen der erwähnten Enquête konnten mehrere aus dem Grunde noch nicht Aufnahme finden, da die Zustimmung der ungarischen Bahnen derzeit noch aussteht; so die Anträge, betreffend die nachträgliche Anwendung billigerer, am Frachtbriefe nicht vorgeschriebener indirecter Abfertigung, sowie wegen Hemmung der Verjährung bei Frachterstattungsansprüchen und wegen Zulassung von Verfügungen in der Bestimmungsstation. — Einige andere minder wichtige Enquête-Anträge stehen derzeit noch bei den Bahnen in Berathung.

Von anderen Bestimmungen des Nachtrages V ist noch hervorzuheben: die Ausschliessung der alla rinfusa-Transporte von der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, sowie die Bestimmungen bezüglich des Quittungsbuches.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1439	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Specialtarife 3	Budapest-Ferenczváros (oder vice versa)	Stadlau oder Floridsdorf-Donaufeld	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Februar 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 32		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze gelten nur für jene Wagenladungsgüter, welche von den mit der Station Budapest Ferenczváros in Geleiseverbindung stehenden Industrie-Etablissements aufgegeben werden oder für dieselben anlangen
			2							39				
			1							49				
1440	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Strassnitz	Csácza	Aufgabe in beliebigen Mengen, Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	153 kr.		Im Kartirungswege		
1441	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gewöhnliche rohe Thonerde, unverpackt	Z l i v	Nynstya-Likér	Verladung in offenen Wagen und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	84·5 kr.		Im Kartirungswege		Der im Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1894, sub Pos. 1134, publicirte Frachtsatz von 104 kr. pro 100 kg wird gleichzeitig ausser Kraft gesetzt
1442	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	C o a k s	Friedenshoffnunggrube unterer Anschluss (B.F.) (via Halbstadt—Chotzen—Stadlau—Wien Donauquaibahnhof)	Klein-Schwechat (K.k.St.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Coaks allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f e	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 66·3		Im Kartirungswege		
				Friedenshoffnunggrube oberer Anschluss (N.M.)						65·5				
				Glückhilfgrube oberer Anschluss (N.M.)						65·5				

Die Conrskürzungsbeträge des Ausnahmetarifes für Steinkohlen pp. von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin nach Stationen der westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen u. s. w. vom 1. November 1892, und zwar diejenigen zu A in den Tabellen Seite 12/13 des genannten Tarifes haben auch für vorstehende Frachtsätze Giltigkeit.

Bis auf Weiteres kommen die Frachtsätze des vorbezeichneten Ausnahmetarifes und mithin auch die obigen Frachtsätze für Klein-Schwechat ohne Abzug von Conrskürzungsbeträgen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1443	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe und Rübenschnitte	Drasov Gurein Königsfeld Obrowitz	Segen-Gottes oder vice versa	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1895	Localtarif	kr. 24·7 22·3 18·3 18·3	kr. 19·4 17·9 15·3 15·3	kr. 5·3 4·4 3·0 3·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten zu bewerkstelligen
1444	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hadern der Pos. H, 1 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Wessely ob der Luschnitz	Kruman	Frachtmässige Beförderung, Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	34 kr.	32 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1445	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) (mit Ausnahme von geleimter Holzstoffpappe)	Hopfgarten	Genf transit (Jura-Simplon-Bahn)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Bellegarde bestimmt sein	Vom 17. August 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Eisenbahnverwaltungen		Frcs. 25·70 pro Tonne		Im Kartirungswege		
1446	Oesterr. Nordwestbahn	Kuttenberger Localbahn	Mauer- und Dachziegel	Kuttenberg Stadt	Sedletz-Kuttenberg	**Minimalquantum 500 Tonnen à 1000 kg.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte hat die Partei durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Vom dritten Tage nach der erfolgten Publication bis Ende December 1894	Gebührentarif der Kuttenberger Localbahn	8 kr.	4 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe auf den Namen des Contrahenten als Versender lautend, bis spätestens Ende Februar 1895	
1447	Südbahn-Gesellschaft	Steiermärkischen Landes-Ausschusses	Mauerziegel	Au-Seewiesen	Aflenz	Aufgabe von mindestens 300 Tonnen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1894	Localtarif	12 Heller		25 pCt.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende October 1894 in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1448	Südbahn-Gesellschaft		Tenderlocomotiven (Secundärzugsmaschinen), auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben Graz Unterdrauburg Laibach Divacca Triest S.B.	Monfalcone	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone—Cervignano bestimmt und an dieselbe adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894			Kronen pro Stück 133·30 97·40 81·50 81·30 32·40 9·90 7·20		Im Kartirungswege		
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf) Leoben Graz Unterdrauburg Laibach Divacca Triest S.B.						88·90 64·90 54·40 54·20 21·60 6·60 4·80				
			Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben Graz Unterdrauburg Laibach Divacca Triest S.B.						44·50 32·50 27·20 27·10 10·80 3·30 2·40				
1449	Südbahn-Gesellschaft		Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebs-Materialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventar-Gegenstände, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- u. Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken u. Drehscheiben, Gerüsthölzer, Schmiermateriale und Werkzeuge	Grenze Hetzendorf Leoben Graz Unterdrauburg Laibach Divacca Triest S.B.	Monfalcone und vice versa	Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone—Cervignano bestimmt und an dieselbe adressirt sein. a) Bei Beförderung als Eilgut. b) Bei Beförderung als Frachtgut in jedem Gewichte. c) Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief Für Sendungen von Grenze Hetzendorf nach Monfalcone und umgekehrt werden die Gebühren auf Grund vorstehender Einheitssätze und einer Entfernung von 597 Kilometern ermittelt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	a) 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km b) 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km c) 31 Heller pro Wagen und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Lebensmittel und Emballagen	sämmtlichen Stationen der Strecke Wien—Triest S.B.	Monfalcone									
1450	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Hetzendorf Grenze	Monfalcone	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone—Cervignano bestimmt und an dieselbe adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller 120		Im Kartirungswege		
				Leoben Graz Unterdrauburg Laibach Divacca Triest S.B.					Heller 137 121 121 68 34 28	106 89 89 36 18 16	Heller 31 32 32 32 16 12			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1451	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Melasse	Opočno	Smiřitz S.N.D.V.B.	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Es besteht kein directer Frachtsatz	20 kr.		Im Kartirungswege		Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
1452	**Oesterr. Nordwestbahn**		Mauer- und Dachziegel	Deutsch-Brod	Chotěboř	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	6·7 kr.	3·4 kr.	3·3 kr.	Im Kartirungswege		Die Ziegeltransporte müssen für den Kirchenbau in Chotěboř bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Patronatsamt in Chotěboř als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Wir beabsichtigen die Beschaffung der im Jahre 1896, eventuell in den weiteren Jahren 1897 und 1898 benöthigten Oberbauschwellen aus Eichenholz im Offertwege sicherzustellen, und werden hierauf Bezug habende, mit einem 50 kr.-Stempel zu versehende Offerte, welche in gesiegelten Couverts mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 23.772/2172 A II. 94“

bis längstens 30. September 1894, Mittags 12 Uhr, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valeriegasse Nr. 11) entgegengenommen.

Im Offerte ist der Preis für die Stoss- und Zwischenschwellen per Stück, auf die Wechselschwellen hingegen per Kubikmeter franco einer unserer Stationen anzugeben. Das Offert hat weiter die Erklärung zu enthalten, dass der Offerent mit seinem Offerte bis 30. November 1894 im Worte bleibt.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind als Vadium 5 pCt. des Werthes der offerirten Mengen in Baarem oder in cautionsfähigen Werthpapieren bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte, wie auch solche, welche nicht den Offertbedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Gleichzeitig verständigen wir die Herren Offerenten, dass die Eröffnung der eingereichten Offerte öffentlich am 2. October 1894, 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Marie Valeriegasse 11, 1. Stock) stattfinden wird, bei welcher Gelegenheit die Offerenten zu erscheinen berechtigt sind.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich das Recht vor, zwischen den Offerenten ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse frei zu wählen.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offertformulare können bei unserer Material-Anschaffung in Budapest gegen Erlag von 30 kr. bezogen werden.

Budapest, am 6. August 1894.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 93. **Wien, 18. August 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concession vom 23. Juli 1894, Z. 35.158, zum Baue und Betriebe der Fortsetzungslinie der Tramway Linz-Urfahr zum Bahnhofe Urfahr.

Der k. k. Handelsminister hat dem Concessionär der Tramwaylinie Linz—Urfahr, Hermann Hofmann, auf Grund der Allerh. Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867 die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer Fortsetzungslinie durch die Urfahrer Hauptstrasse und die Kaarstrasse zum Bahnhofe der Mühlkreisbahn in Urfahr ertheilt.

Die concessionirte Fortsetzungslinie ist in jeder Beziehung als ein integrirender Bestandtheil des Stammunternehmens anzusehen, und haben daher auf dieselbe die Bestimmungen der Concessionserlässe vom 16. August 1879, Z. 18.128 und vom 15. Juni 1887, Z. 19.150, Anwendung zu finden.

Wien, am 23. Juli 1894.

Betriebseröffnung der Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn).

Am 11. August 1894 wurde die Localbahnstrecke Arnoldstein-Hermagor dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt in der Station Arnoldstein der k. k. Staatsbahnen und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Nötsch am Dobratsch, Emmersdorf (Haltestelle), St. Stefan-Vorderberg, Görtschach-Förolach, Presseger See (Haltestelle), Vellach-Kühnburg (Haltestelle) nach Hermagor.

Hiebei wurden obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personenverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb auf dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und wurde diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach unterstellt.

Wien, am 14. August 1894.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Von den durch die Eisenbahnverwaltungen auf Grund des Betriebsreglements für Eisenbahnen stattfindenden licitationsweisen Veräusserungen unanbringlicher Frachtgüter ist das Armenpercent nicht zu entrichten.

Der böhmische Landesausschuss hat entgegen den Entscheidungen der unteren autonomen Instanzen ausgesprochen, dass die von der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in der Station Karlsbad vorgenommenen Veräusserungen unanbringlicher Gütersendungen nicht unter jene freiwilligen öffentlichen Licitationen zu subsumiren sind, von welchen gemäss § 21 des Armengesetzes für Böhmen das Armenpercent zu entrichten ist.

Der Verwaltungsgerichtshof vermochte in der Entscheidung eine Gesetzwidrigkeit nicht zu erblicken und wies die dagegen von der Gemeinde Fischern erhobene Beschwerde als unbegründet ab, von folgenden Erwägungen ausgehend:

Den Eisenbahnverwaltungen ist im Sinne des § 61 Betr.-Regl. das Recht eingeräumt, unter den dort angegebenen Voraussetzungen Gütersendungen „bestmöglich“, d. i. an den Meistbietenden, also im Wege der Feilbietung „ohne weitere Förmlichkeit“ zu veräussern. Für diese Feilbietungen ist sohin die Bewilligung des Gemeindevorstehers und dessen Intervention nicht erforderlich. Das Hofkanzlei-Decret vom 13. December 1808, Prov. Ges.-Samml. Bd. 31, macht aber von der Beobachtung dieser Förmlichkeit den Begriff der „öffentlichen Versteigerung“ nicht abhängig; denn es bestimmt, dass „jede Versteigerung, wo mehrere Menschen zugleich zur Veräusserung einer oder mehrerer Sachen zusammenberufen werden, um solche mittelst des Ueberbietens an sich zu bringen, für eine öffentliche zu achten sei“. Diese Merkmale treffen bei den durch die Eisenbahnverwaltungen auf Grund des § 61 Betr.-Regl. stattfindenden Veräusserungen unanbringlicher Güter zu und obwaltet daher kein Zweifel, dass dieselben als öffentliche Licitationen anzusehen sind.

Anders stellt es sich bezüglich des weiteren gesetzlichen Erfordernisses „freiwillig“. Die wesentlichen Merkmale der „freiwilligen Feilbietung“ ergeben sich nämlich aus dem VI. Hauptstücke des kais. Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, über das gerichtliche Verfahren ausser Streitsachen. Nach den §§ 267 und 275 kann als eine freiwillige Feilbietung nur diejenige angesehen werden, welche durch die freie Disposition des Eigenthümers der feilzubietenden Sache veranlasst, über sein Ansuchen vorgenommen wird. Die in der eigenen Willensäusserung und in seinem eigenen Verlangen liegenden Merkmale der Freiwilligkeit treffen bei den in Rede stehenden licitationsweisen Veräusserungen von Frachtgütern durch die Bahnverwaltungen nicht zu, da dieselben nicht über Ansuchen des Eigenthümers, sondern ohne Zuthun desselben durch die Organe der Eisenbahnen kraft des diesen eingeräumten Rechtes in Geltendmachung des den Eisenbahnen als Frachtführern gemäss Art. 409 des Hand.-Ges. an dem Frachtgute zustehenden Pfandrechtes vorgenommen werden.

Da nun der Ausdruck „freiwillige öffentliche Versteigerung“ im § 21 a des Armengesetzes für Böhmen vom 3. December 1868, L.-G.-Bl. Nr. 59, nach der natürlichen Bedeutung der Worte und dem Begriffe der Freiwilligkeit nur im Sinne der §§ 267 und 275 des kais. Patentes vom 9. August 1854 verstanden werden kann, so können die durch die Eisenbahnverwaltungen auf Grund des § 61 Betr.-Regl. stattfindenden licitationweisen Veräusserungen unanbringlicher Frachtgüter als freiwillige öffentliche Versteigerungen nicht angesehen werden.

[Erkenntniss vom 26. April 1893, Z. 1480; cf. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 455.]

Gesetzgebung und Aufsicht über die Eisenbahnen Deutschlands.

Die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ bringt in Nr. 6 die nachstehenden Mittheilungen über die Gesetzgebung und Aufsicht der Eisenbahnen Deutschlands:

Im Deutschen Reiche als einem Bundesstaate kommt, je nachdem dies verfassungsmässig festgesetzt ist, Reichsrecht oder Landrecht zur Anwendung. Dies gilt namentlich auch für das Eisenbahnwesen, insbesondere für die Aufsicht und die Gesetzgebung über die Eisenbahnen. Inwiefern nach diesen beiden Richtungen die einen oder die anderen der erwähnten Normen zur Anwendung kommen, dies soll, unter Hinweisung auf die wichtigsten einzelnen Gesetze und Verordnungen, sowie die zu ihrem Erlass und zu ihrem Vollzug bestellten Organe, nebst einigen erläuternden Bemerkungen, nachstehend gezeigt werden.

A. Reichsrecht.

I.

Im Allgemeinen gehen, nach der Vorschrift im Art. 2 der Reichsverfassung vom 16. April 1871, die Reichsgesetze den Landesgesetzen vor. Das Eisenbahnwesen insbesondere unterliegt nach Art. 4, Ziffer 8, dieses Grundgesetzes „der Beaufsichtigung Seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs“.[1]) Hienach kommt dem Reiche für das Eisenbahnwesen nicht etwa — wie bei der Post und dem Telegraphen — die Verwaltung,[2]) auch nicht — wie für das Zollwesen — die ausschliessliche Gesetzgebung zu, wohl aber eine den landesrechtlichen Bestimmungen vorgehende Gesetzgebung und Aufsicht nach den erwähnten beiden Richtungen: Landesvertheidigung und allgemeiner Verkehr.

Ausserdem hat die Reichsverfassung in ihrem siebenten Abschnitt: „Eisenbahnwesen“, für dessen Beziehungen zum Reiche noch eine Reihe besonderer Vorschriften und Directiven gegeben, welche sich innerhalb des Rahmens der allgemeinen Festsetzung des Art. 4, Ziff. 8, bewegen, diesen aber keineswegs vollständig ausfüllen. Wir werden diese besonderen Bestimmungen unter Angabe der zu ihrem Vollzug ergangenen Gesetze und Verordnungen weiter unten (bei Nr. III) im Einzelnen mittheilen.

---

[1]) Allerdings mit gewissen Vorbehalten für Bayern. Hierwegen s. unten, bei Nr. III, zu Art. 46, Absatz 2, der Reichsverfassung.

[2]) Nur die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen stehen, als dem Reiche gehörig, unter dessen Verwaltung. Der Betrieb dieser Bahnen wird durch die General-Direction in Strassburg geleitet. Als oberste Verwaltungsbehörde ist das „Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen“ eingesetzt, welches mit dem als Aufsichtsbehörde über sämmtliche deutsche Bahnen fungirenden „Reichs-Eisenbahnamt“ (s. unten Nr. II) nicht verwechselt werden darf.

Im Ganzen besitzt Deutschland, der neuesten vom Reichs-Eisenbahnamt herausgegebenen Statistik zufolge, nach dem Stande vom 1. April 1893, unter Zugrundelegung der Betriebslänge:

43.190·06 km Normalspur-Bahnen, worunter
39.259·89 km Staats- und vom Staate verwaltete und
3.930·17 km Privatbahnen,

erstere mit 12, letztere mit 57 selbstständigen Verwaltungen. Dabei sind die unter der obersten Leitung des Ministers der öffentlichen Arbeiten von 11 Directionen betriebenen preussischen Staats- etc. Bahnen mit 25.633·37 km nur als eine einzige Verwaltung gerechnet.

Hiezu kommen 1268·72 km Schmalspur-Bahnen, wovon 23 Unternehmungen selbstständig, die übrigen mit Normalspurbahnen zusammen verwaltet werden.

Die Gesammt-Betriebslänge der deutschen Eisenbahnen beträgt hienach 44.458·72 km unter 92 selbstständigen Verwaltungen.

Alles dies sind Eisenbahnen im eigentlichen (engeren) Sinne. Auf solche allein beziehen sich die Bestimmungen der Reichsverfassung und der sonstigen von Eisenbahnen handelnden Gesetze und Verordnungen. Nicht darunter fallen ausser den Pferdebahnen auch die mit anderen Motoren (Dampf, Elektricität etc.) betriebenen Strassenbahnen, Seilbahnen und derartige rein localen Zwecken dienende Bahnunternehmen, s. g. „Kleinbahnen“, welche lediglich den Einzelstaaten unterstehen.

Abgesehen von den erwähnten, speciell das Eisenbahnwesen betreffenden Bestimmungen sind auf Grund weiterer Vorschriften der Reichsverfassung noch in verschiedenen anderen Rechts- und Verwaltungsgebieten Gesetze und Verordnungen ergangen, in welchen einzelne Bestimmungen oder auch ganze Abschnitte sich auf das Eisenbahnwesen beziehen; auch hierauf soll unten (bei Nr. IV) näher eingegangen werden.

Endlich sind auch mit dem Auslande Namens des Reiches mehrfach Staatsverträge abgeschlossen worden, welche entweder ihrem ganzen Inhalte nach das Eisenbahnwesen betreffen oder doch einzelne darauf bezügliche Bestimmungen enthalten; auf diese werden wir gleichfalls unten (bei Nr. V) im Einzelnen zurückkommen.

Bevor dies aber geschieht, soll behufs besseren Verständnisses in Nachstehendem erst kurz gezeigt werden, welche Reichsbehörden zu der in Rede stehenden Gesetzgebung und Aufsicht berufen sind.

II.

Nach der Organisation der Reichsbehörden, wie sie in erster Reihe durch die Reichsverfassung vorgesehen ist, wird die dem Reiche zustehende Gesetzgebung ausgeübt durch den Bundesrath und den Reichstag (Art. 5): jener bestehend aus Vertretern der deutschen Staaten als Mitglieder des Bundes (Art. 6), dieser die aus allgemeinen und directen Wahlen mit geheimer Abstimmung hervorgegangene Volksvertretung bildend (Art. 20).

Der Bundesrath, aus dessen Mitte dauernde Ausschüsse, u. A. für Handel und Verkehr, sowie für Eisenbahnen, Post und Telegraphen, gebildet sind (Art. 8), beschliesst (gemäss Art. 7) nicht nur über die dem Reichstage zu machenden Vorlagen und die von demselben gefassten Beschlüsse, sondern auch über die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen, [3]) sowie über dabei hervortretende Mängel.

Dem deutschen Kaiser, unter welcher Bezeichnung der König von Preussen das Präsidium des Bundesrathes führt, kommt die Ausfertigung und Verkündigung der Reichsgesetze und die Ueberwachung der Ausführung derselben zu. Diese Aufsicht übt der Kaiser durch die von ihm zu ernennenden Beamten im Namen des Reiches aus. Nicht minder gebührt dem Kaiser die völkerrechtliche Vertretung des Reiches. Insoweit sich indes die Verträge mit fremden Staaten auf solche Gegenstände beziehen, welche in den Bereich der Reichs - Gesetzgebung gehören, ist zu ihrem Abschlusse die Zustimmung des Bundesrathes und zu ihrer Giltigkeit die Genehmigung des Reichstages erforderlich (Art. 11, 17, 18).

Dem Reichskanzler, welcher als höchster Reichsbeamter vom Kaiser ernannt wird, steht (nach Art. 15) der Vorsitz und die Leitung der Geschäfte des Bundesrathes zu, wozu namentlich auch die Bekanntmachung der Beschlüsse desselben gehört.

Endlich ist als besonderes Organ für die Einwirkung des Reiches auf das Eisenbahnwesen durch das Gesetz vom 27. Juni 1873 das Reichs-Eisenbahnamt eingesetzt. Dieses führt den Bestimmungen des erwähnten Reichsgesetzes (§ 1, 3) gemäss als ständige Centralbehörde, welche nach der Allerhöchsten Verordnung vom 23. November 1874 zu den obersten Reichsbehörden zählt, seine Geschäfte unter Verantwortlichkeit und nach den Anweisungen des Reichskanzlers. Personen, welche bei der Verwaltung einer deutschen Eisenbahn betheiligt sind, können keinerlei Thätigkeit bei dem Reichs-Eisenbahnamt oder als dessen Commissäre ausüben (§ 2). Die Aufgabe des Amtes (§ 4) ist: 1. innerhalb der verfassungsmässigen Zuständigkeit des Reiches das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen, 2. für Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmässigen Vorschriften Sorge zu tragen, 3. auf Abstellung der bezüglich des Eisenbahnwesens hervortretenden Mängel und Missstände hinzuwirken. [4]) Dasselbe ist berechtigt, innerhalb seiner Zuständigkeit über alle Einrichtungen und Massregeln von den Eisenbahn-Verwaltungen Auskunft zu erfordern [5]) oder nach Befinden durch persönliche Kenntnissnahme sich zu unterrichten und hienach das Erforderliche zu veranlassen.

Ausserdem enthält das Gesetz (im § 5) einige Vorschriften, welche bis zu dem — in Aussicht genommenen, aber seither im Stadium der Entwürfe gebliebenen — Erlass eines Reichs-Eisenbahngesetzes gelten sollten, somit noch heute in Kraft stehen. Hienach stehen dem Amte zur Durchführung seiner Verfügungen gegen Privateisenbahnen dieselben Befugnisse wie den Aufsichtsbehörden der betreffenden Staaten zu, welche diesfälligen Requisitionen zu entsprechen haben. Staatseisenbahn-Verwaltungen sind zur Erfüllung derartiger Auflagen nöthigenfalls im verfassungsmässigen Wege anzuhalten. Den Reichseisenbahnen gegenüber vermittelt der Reichskanzler den Vollzug. — Endlich ist für den Fall, dass gegen eine vom Amte verfügte Massregel, als einer in den Gesetzen und rechtsgiltigen Vorschriften nicht begründeten, Gegenvorstellung erhoben wird, eine Verstärkung desselben durch richterliche Beamte derart vorgesehen, dass das so „verstärkte Reichs-Eisenbahnamt“ über die Beschwerde selbstständig und unter eigener Verantwortlichkeit als Collegium befindet. Ein solcher Fall ist indes bisher noch nicht eingetreten.

Im Allgemeinen erfolgt die Ausübung der Aufsichtsrechte des Reiches zur Wahrung der Interessen der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehres nach Massgabe der verfassungsmässigen und der sich daran anschliessenden sonstigen Vorschriften — wie solche aus dem Folgenden ersichtlich sind — durch das Reichs-Eisenbahnamt im Einvernehmen und Zusammenwirken mit den Landes-Aufsichtsbehörden. Im Einzelnen sind den beiderlei Aufsichtsorganen in verschiedenen Reichs-Verordnungen noch besondere Befugnisse vorbehalten. [6])

---

[3]) Soferne hierüber nicht durch Reichsgesetz etwas Anderes bestimmt ist. Insbesondere sind hin und wieder die Ausführungsvorschriften kaiserl. Verordnung oder der Bestimmung des Reichskanzlers vorbehalten. Vergl. unten, III 11 und 12 und IV 3.

[4]) Darin liegt namentlich auch die Aufgabe, die etwa für erforderlich erachteten gesetzgeberischen Massnahmen oder Beschlüsse des Bundesrathes in die Wege zu leiten. Dies ist namentlich durch Ausarbeitung der Entwürfe für die unten zu III 1—8 und V 1—3 aufgeführten Bestimmungen und Theilnahme an den bezüglichen commissarischen Berathungen Seitens des Reichs-Eisenbahnamtes geschehen.

[5]) Auf Grund solcher Erhebungen wird im Reichs-Eisenbahnamte u. A. eine Statistik der Eisenbahnen Deutschlands bearbeitet, welcher, soweit es sich um die Rechnungsergebnisse handelt, ein gemeinsames Buchungsformular zu Grunde liegt.

[6]) So namentlich in der Verkehrsordnung. Vergl. unten, Anm. 13.

III.

Der Abschnitt VII der Reichsverfassung enthält unter der Ueberschrift „Eisenbahnwesen" in den Artikeln 41—47 die nachstehenden Bestimmungen, bei deren jeder auf die den Vollzug betreffenden Gesetze und Verordnungen hingewiesen werden soll.

Artikel 41.

Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehres für nothwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte für Rechnung des Reiches angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung concessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden.

Jede bestehende Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluss neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen.

Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahn-Unternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder Concurrenzbahnen einräumen, werden, unbeschadet bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich hiedurch aufgehoben. Ein solches Widerspruchsrecht kann auch in den künftig zu ertheilenden Concessionen nicht weiter verliehen werden.

Der Absatz 1 obiger Bestimmungen ist, abgesehen von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, bisher nie zur Anwendung gekommen. Die Interessen des Reiches bei Anlage neuer Bahnen werden thatsächlich dadurch gewahrt, dass zu diesem Zwecke — auf Grund der oben zu I erwähnten allgemeinen Vorschrift im Art. 4, Ziff. 8, der Reichsverfassung — vor Inangriffnahme des Baues von Staatsbahnen, bezw. vor Ertheilung der landesherrlichen Concession von Privatbahnen (s. unten, bei VII), die Entwürfe und Pläne dem Reichs-Eisenbahnamt zur Prüfung vorgelegt werden.

Der Absatz 2 enthält nur die Sanction einer stets eingehaltenen Uebung und hat zum Einschreiten der Aufsichtsbehörde, soviel bekannt, bisher keinen Anlass gegeben.

Der Absatz 3 hat vorzugsweise den § 44 des preussischen Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen im Auge, dessen dem ersten Satze obiger Vorschrift widersprechende Bestimmung hiedurch aufgehoben ist.

Artikel 42.

Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehres wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behufe auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.

Artikel 43.

Es sollen demgemäss in thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements eingeführt werden. Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahn-Verwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniss es erheischt.

Zur Ausführung der vorstehenden Art. 42 und 43 der Reichsverfassung sind folgende Verordnungen des Bundesrathes [7]) ergangen:

1. Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (in Kraft seit 1. Jänner 1893).

Die Betriebsordnung ist an die Stelle des bisherigen „Bahnpolizei-Reglements" getreten, welches bereits unterm 3. Juni 1870 als „Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen des Norddeutschen Bundes" und demnächst, mit verschiedenen im Laufe der Zeit erforderlich gewordenen Modificationen, unterm 29. December 1891 und — in wiederholt veränderter Fassung — unterm 4. Jänner 1875 und 30. November 1885 als „Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands" veröffentlicht worden war.

2. Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten vom 5. Juli 1892 (in Kraft seit 1. Jänner 1893),

durch welche die unter dem 12. Juni 1878 erlassenen und unter dem 17. Mai 1881 geänderten „Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizei-Beamten und Locomotivführern" ersetzt worden sind.

3. Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (in Kraft seit 1. Jänner 1893),

an Stelle der unter dem 4. Jänner 1875 und demnächst in neuer Redaction unter dem 30. November 1885 erlassenen Signalordnung.

4. Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (in Kraft seit 1. Jänner 1893),

an Stelle der unter dem 12. Juni 1878 und demnächst unter dem 30. November 1885 für sämmtliche Eisenbahnen Deutschlands erlassenen Normen ähnlichen Inhaltes.

5. Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (in Kraft seit 1. Jänner 1893),

an Stelle der „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung" vom 12. Juni 1878.

6. Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen vom 25. Februar 1876.

Ferner bestimmt die Reichsverfassung im

Artikel 44.

Die Eisenbahn-Verwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung in einander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehres nöthigen Güterzüge einzuführen, auch directe Expeditionen im Personen- und Güterverkehre, unter Gestattung des Ueberganges der Transportmittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Diese Vorschriften sind von den Eisenbahn-Verwaltungen stets gehandhabt worden. Ihre Ausführung wird Seitens des Reiches durch das Reichs-Eisenbahnamt überwacht. Aehnliche Vorschriften finden sich in den Concessionen der Privatbahnen, s. unten, Nr. VIII.

Artikel 45.

Dem Reiche steht die Controle über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken:

1. dass baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebs-Reglements eingeführt werden;
2. dass möglichste Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere dass bei grösseren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Coaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfnisse der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermässigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennig-Tarif eingeführt werde.

Die im Eingang des Art. 45 vorgesehene Controle wird durch das Reichs-Eisenbahnamt ausgeübt. Demselben werden von den Eisenbahn-Verwaltungen periodische Nachweisungen über alle in den Tarifen vorgenommenen Aenderungen vorgelegt, auch alle Tariferhöhungen, sowie Aufhebungen oder Einschränkungen directer Verkehre besonders gemeldet.

[7]) Die nachstehend unter 1—5 aufgeführten Verordnungen sind in einer im Reichs-Eisenbahnamt durchgesehenen Ausgabe erschienen bei Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1892. Ebenso, in besonderer Ausgabe, die unter 7 erwähnte Verkehrsordnung. Ferner, in einer selbstständigen Sammlung, die unter III 5, IV 8 und V 3 aufgeführten Vorschriften.

In Ausführung der Ziffer 1 obiger Vorschrift ist die

7. Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 (in Kraft seit 1. Jänner 1893) an Stelle des bisherigen „Betriebsreglement“ vom Bundesrath beschlossen worden. Das zuerst erlassene „Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde“ vom 10. Juni 1870, welches sich seinem Inhalte nach an das „Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ eng angeschlossen hatte, war schon unterm 22. December 1871 zum „Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ ausgedehnt und dieses unterm 11. Mai 1874 in neuer Fassung verkündet worden. Die letztere stimmte, in Folge vorangegangener Verständigung, mit dem gleichzeitig neu revidirten österreichischen und ungarischen Betriebsreglement in den wesentlichsten Punkten überein. Auch das neu revidirte Vereinsreglement schloss sich diesen staatlichen Ordnungen aufs engste an. Allen diesen Reglements aber liegen, soweit sie den zwischen dem Publicum und der Eisenbahn abzuschliessenden Frachtvertrag betreffen, die Bestimmungen des „vom Frachtgeschäft“ handelnden V. Titels des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches (s. unten, Nr. IV 1) zu Grunde. — Nachdem das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands im Laufe der Jahre vielfache Abänderungen in Einzelheiten erlitten hatte, wurde zum Zwecke seines möglichst engen Anschlusses an das inzwischen vereinbarte „Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr“ (s. unten Nr. V 1) — abermals im Einvernehmen mit der österreichisch-ungarischen Regierung — eine umfassende Neuredaction vorgenommen, deren Ergebniss die jetzige Verkehrsordung war. Besonders wichtige Bestimmungen über das Tarifwesen, namentlich über die Publicität und die gleichmässige Anwendung der Tarife, enthalten die §§ 7 und 60 (vergl. auch 63).

Die Ziffer 2 des Art. 45 der Reichsverfassung wird bei Genehmigung der Tarife durch die Landesbehörden (s. unten, Nr. IX) und bei der dem Reichs-Eisenbahnamt zukommenden Tarifcontrole (s. oben, zum Eingang des Art. 45 der Reichsverfassung) unausgesetzt beobachtet. Die in obiger Bestimmung als Directive vorgesehene „möglichste Gleichmässigkeit“ der Tarife ist erreicht durch das mit

8. Beschluss des Bundesrathes vom 14. December 1876 eingeführte einheitliche Gütertarif-Schema, welches dem aus den Berathungen der „ständigen Tarifcommission“ und der „General-Conferenzen“ der deutschen Bahnen hervorgegangenen Allgemeinen Theil (I) der deutschen Tarife als Grundlage dient.[8])

Weiter bestimmt die Reichsverfassung im

Artikel 46.

Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, sind die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln, zeitweise einen dem Bedürfnisse entsprechenden, von dem Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesraths-Ausschusses festzustellenden niedrigen Specialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohproducte geltenden Satz herabgehen darf.

Die vorstehend, sowie in den Artikeln 42—45 getroffenen Bestimmungen sind auf Bayern nicht anwendbar.

Dem Reiche steht jedoch auch Bayern gegenüber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Construction und Ausrüstung der für die Landesvertheidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen.

Zur Einführung der im Abs. 1 vorgesehenen Nothstandstarife hat sich bisher glücklicherweise ein Anlass nicht ergeben.

Das im Abs. 2 statuirte bayerische Reservatrecht hat die gleichmässige Anwendung und Durchführung der betreffenden Vorschriften in ganz Deutschland nicht zu beeinträchtigen vermocht, indem die oben unter 1—7 aufgezählten Vollzugsbestimmungen zu den Artikeln 42—45 der Reichsverfassung ohne wesentliche Aenderungen und ihrem ganzen Umfange nach auch in Bayern, durch landesherrliche Erlässe, eingeführt worden sind.

Es ist deshalb auch von dem im Abs. 3 dem Reich zuerkannten Rechte bisher kein Gebrauch gemacht worden.

Endlich bestimmt die Reichsverfassung im

Artikel 47.

Den Anforderungen der Behörden des Reiches in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zwecke der Vertheidigung Deutschlands haben sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermässigten Sätzen zu befördern.

Zur Ausführung dieses Artikels sind noch verschiedene sonstige Bestimmungen ergangen, deren Aufzählung hier zu weit führen würde.

(Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project für eine Localbahn von Schweissing nach Haid. (Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 27. Juli das von der Stadtgemeinde Haid vorgelegte generelle Project für eine normalspurige Localbahn von der Station Schweissing-Tschernoschin der Linie Wien—Eger der Oesterr. Staatsbahnen nach Haid der k. k. Statthalterei in Prag mit der Aufforderung übermittelt, bezüglich dieses Projectes die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission im Sinne der bestehenden Vorschriften einzuleiten. Bei dieser Commission wird insbesondere die Führung der Trasse in ihrem ersten Theile, zwischen Schweissing und Lohm, welche nach dem vorliegenden Projecte hinsichtlich der Art des Anschlusses in der Station Schweissing-Tschernoschin nicht zweckmässig erscheint, in eingehende Erwägung zu ziehen und hiebei zu erörtern sein, ob nicht innerhalb der vorbezeichneten Theilstrecke durch eine kürzere, im Süden der bisherigen Projectslinie geführte Trasse mit dem Anschlusse in einem geeigneten Punkt der currenten Strecke der k. k. Staatsbahnen den localen Verkehrsinteressen gleichfalls entsprochen werden könnte. [H.-M.-Z. 39.160.]

Projectirte Localbahn von der Station St. Lorenz der Ischl-Salzburger Localbahn über Zell a/M. nach der Station Steindorf der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 5. August das von der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft vorgelegte generelle Project für eine schmalspurige Localbahn von 0·76 m Spurweite von der Station St. Lorenz der Ischl-Salzburger Localbahn über Zell a/M. nach der Station Steindorf der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg der Statthalterei in Linz mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich dieses Projectes im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit Verhand-

[8]) Vergl. unten, Nr. IX a. E.

Vorbereitet wurden obige Massnahmen durch reichsseitig vorgenommene „Enquêten“ über Differentialtarife (1872) und über die Grundlagen eines einheitlichen Frachttarif-Systemes (1875). Die letztere im Reichs-Eisenbahnamt unter Vernehmung von Sachverständigen aus den Kreisen des Handels, der Industrie, der Landwirthschaft und der Eisenbahnen veranstaltete Enquête war veranlasst durch Beschlüsse des Bundesrathes vom 11. Juni 1874 und vom 13. Februar 1875. — Ein weiterer Bundesrathsbeschluss vom 6. April 1877 enthält Directiven für die Bundesregierungen bezüglich der Ausübung ihres Rechtes der Genehmigung der Tarife im Falle von Frachtdisparitäten und von Differentialtarifen im internationalen Verkehr.

lungen über die Beitragsleistungen der Localinteressenten einzuleiten und einvernehmlich mit der Landesregierung in Salzburg den Zeitpunkt für diese Amtshandlung derart festzusetzen, dass die in den beiden Kronländern gelegenen Theilstrecken der intendirten Localbahn in unmittelbarer Aufeinanderfolge der Trassenrevision unterzogen werden können. [H.-M.-Z. 36.553.]

Projectirte Localbahn Rakonitz-Mlatz. (Anordnung der Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 8. August das von dem Consortium für den Bau der Localbahn Rakonitz-Mlatz seinerzeit vorgelegte Operat für die Stationscommission obiger Localbahn der k. k. Statthalterei in Prag mit der Aufforderung übermittelt, bezüglich dieses Projectes die Stationscommission im Sinne der bestehenden Vorschriften einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung, bei welcher insbesondere auch die gelegentlich der Trassenrevision der Localbahn Rakoniz-Mlatz angeregte Zusammenlegung der in einer Entfernung von nur 3 km projectirten Stationen Kozlan und Kralowitz, bezw. die Eliminirung der Station Kozlan, neuerlich einer eingehenden Erörterung zu unterziehen sein wird, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 42.400.]

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Verlängerung des Bauvollendungstermines.) Das k. k. Handelsministerium hat den Concessionären der Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz über deren Ansuchen den mit Erlass vom 3. März 1894, Z. 6191, für die Vollendung der genannten Drahtseilbahn bis Ende Juli 1894 verlängerten Termin neuerlich bis Ende October 1894 erstreckt. [2. August, Z. 41.797.]

Projectirte Localbahn von Wr.-Neustadt nach Puchberg und Zahnradbahn von Puchberg auf den Schneeberg. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes des Ingenieurs Josef Tauber für eine normalspurige Localbahn von Wr.-Neustadt nach Puchberg mit einer Abzweigung nach Wöllersdorf, ferner für eine schmalspurige Zahnradbahn von Puchberg auf den Schneeberg für den 20. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k Bezirkshauptmann Dr. von Friebeis betraut. [H.-M.-Z. 43.843.]

Projectirte Localbahn von Beneschau nach Wlaschim. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Localbahn Beneschau-Wlaschim für den 20. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 14.508.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Salzburg: Erweiterung der Schleppgeleiseanlage in Salzburg: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Schleppgeleiseanlage des Leopold Wildendorfer beim Staatsbahnhofe in Salzburg für den 17. August anberaumt. [G.-I.-Z. 14.755.]

— (Linie Bodenbach—Komotau: Bauliche Herstellungen in der Haltestelle Tellnitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Aussig hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes, eines Güterschuppens mit Laderampe und eines Nutzgeleises in der Haltestelle Tellnitz für den 16. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Carl Hütter betraut. [G.-I.-Z. 14.218.]

— (Umgestaltung der Geleiseanlage und Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in Hohenstein: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Aussig hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, betreffend die Umgestaltung der Geleiseanlage und die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Station Hohenstein für den 17. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Carl Hütter betraut. [G.-I.-Z. 14.219.]

— (Linie Podgórze-Bonarka—Lemberg: Anlage eines Schleppgeleises.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 14. Juli durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Herstellung eines von der Station Podgórze-Bonarka abzweigenden und zur Portland-Cement-Fabrik der Firma Bernard Libau & Comp. in Wola duchaka führenden normalspurigen Industriegeleises genehmigt. [3. August, Z. 41.958.]

Bosnisch - herzegowinische Staatsbahnen. (Linie Mostar—Metkovic: Erweiterungsanlagen in Metkovic.) In der Station Metkovic erfolgt die Vergrösserung der Kohlenrutschen und im Zusammenhange damit die Erweiterung der Geleiseanlagen. [14. Juni, Z. 30.747.]

— (Frachtenmagazin in Metkovic.) In der Station Metkovic wurde mit Rücksicht auf die bedeutende Zunahme des Güterverkehres ein Frachtenmagazin errichtet. [23. Mai, Z. 26.712.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Bauliche Veränderungen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pardubitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr. Nordwestbahn für die Herstellung eines sechsten Geleises in der Station Rossitz, die definitive Ausgestaltung der zur Zuckerfabrik des H. Benies und zur Imprägnirungs-Anstalt führenden Schleppbahnen, sowie die Verschiebung des Wegüberganges beim Wächterhause Nr. 67 und die Verlegung des Weges in km 2·7 bis 3·2 der Strecke Pardubitz—Reichenberg für den 16. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Vojaček betraut. [G.-I.-Z. 14.970.]

Gailthalbahn. (Haltestelle Presseger See.) Die Bezeichnung der in km 25·7/8 anzulegenden Haltestelle mit Presseger See wurde genehmigt. [18. Juli, Z. 38.016.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Elektrische Bahn in Gmunden. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung wurde der Betriebsconsens ab 13. August ertheilt. [13. August, Z. 44.407.]

Schleppbahn zwischen der Zipfer Brauerei und der Station Redl-Zipf. (Eröffnung des elektrischen Betriebes.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 12. Juli stattgehabten Collaudirung wurde die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der bisher mit Zugthieren betriebenen Schleppbahn zwischen der Zipfer Brauerei und der Station Redl-Zipf der Staatsbahnlinie Wien—Salzburg genehmigt. [7. August, Z. 40.685.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einführung des Eilgutverkehres in den Haltestellen Wendrin und Bystritz.) Das Handelsministerium hat die von der Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn angesuchte Einführung des Eilgutverkehres in den Haltestellen Wendrin und Bystritz genehmigt. [3. August, Z. 42.076.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln.) Als Ersatz für unbrauchbar gewordene Fahrbetriebsmittel gleicher Gattung lässt die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in der gesellschaftlichen Hauptwerkstätte Simmering einen Intercommunications-Personenwagen III. Classe mit Hand- und Vacuumbremse, einen Gepäckswagen mit Bremse und Stehofen, zwei gedeckte Güterwagen mit Bremse und grosser Ladefläche für den Transport leichter voluminöser Gegenstände und schliesslich zwei Kohlenwagen mit Bremse von je 15.000 kg Ladegewicht (15.750 kg Tragfähigkeit) erbauen. Sämmtliche Wagen werden nach schon genehmigten Typen hergestellt und mit Fangschleifen zum Schutze gegen das Herabfallen der Bremsbestandtheile versehen. [Z. 39.784.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Strecke Reichenberg—Gablonz: Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Reichenberg hat bezüglich der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 25 auf 30 km pro Stunde die Localcommission auf den 20. August anberaumt. [11. August, G.-I.-Z. 14.271.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn Budapest-Angyalföld—Dorogh—Esztergom. (Bestimmung der Einmündungsstation in die Linie Esztergom—Almás-Füzitö.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat angeordnet, dass die Eisenbahn Budapest-Angyalföld—Dorogh—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 36) nicht, wie ursprünglich bestimmt, directe bis zur Ausgangsstation

Esztergom der Localbahn Esztergom — Almás - Füzitö geführt werde, sondern entweder in die Station Tokod der genannten Linie und der Localbahn Tokod-Annavölgy oder an einem geeigneten Punkte ersterer nächst Tát einmünden soll, aus welchem Anlasse entweder die Station Tokod entsprechend erweitert, beziehungsweise umgebaut oder nächst Tát eine grössere Einmündungsstation erbaut werden wird. — Im Bereiche der als Fortsetzung der Hauptlinie Budapest - Angyalföld — Esztergom zu benützenden Theilstrecke der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Esztergom—Almás-Füzitö wird der Betrieb auf Basis eines Péagevertrages geführt werden. — Als Stationen sind auf der neuen Linie in Aussicht genommen: Budapest-Angyalföld, eventuell Budapest-Uj-Pest (linkes Donauufer), Ó-Buda (Alt-Ofen, rechtes Donauufer), Üröm, Solymór, Vörösvár, Pilis-Csaba, Dorogh, Kengermezö und auf der Péagestrecke Tokod, Tát und Esztergom.

Eisenbahn Vinkovce-Brčka. (Vertagung der Eröffnung des Betriebes.) Die bereits für demnächst in Aussicht genommene Eröffnung der Linie Vinkovce—Brčka (Fortsetzung der Linie India—Mitrovicza—Vinkovce) musste auf unbestimmte Zeit vertagt werden, da es sich bei der Belastungsprobe der Savebrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26) zeigte, dass der linksuferseitige Brückenkopf-Pfeiler sich seitlich senkte. In Folge der sich hiedurch als nothwendig ergebenden Reconstruction dieses Pfeilers wird die Eröffnung des Betriebes wohl erst im Spätherbste erfolgen können.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Neueintheilung einer Betriebsstrecke.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Verfügung getroffen, dass die Strecke Hatvan—Salgó-Tarján der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit Einschluss der Station Salgó-Tarján der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka dem Competenzkreise der Miskolczer Betriebsleitung abgenommen und dem Netze angeschlossen werde, welches der Budapest-rechtsufrigen Betriebsleitung untersteht.

— (Aenderung des Stationsnamens Esztergom-Nána in Párkány-Nova.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat angeordnet, dass der bisherige Name der am linken Donauufer liegenden Station Esztergom-Nána der Hauptlinie Marchegg—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen auf Párkány-Nána umgeändert werde, um Namenverwechslungen mit der am rechten Donauufer gelegenen Station Esztergom der Linie Esztergom—Almás-Füzitö und der zukünftigen Linie Budapest-Angyalföld—Esztergom vorzubeugen.

Ausland.

Frankreich. (Einführung des Systems Mékarski bei den Pariser Tramways.) Die General-Omnibus-Gesellschaft in Paris ist im Begriffe, auf drei ihrer bedeutendsten Routen das Tractions-System von Mékarski mit comprimirter Luft einzuführen. Es sind dies die Linien vom Louvre nach St.-Cloud, Sèvres und Versailles, für deren Betrieb nunmehr Locomotiven nach System Mékarski verwendet werden sollen. Jeder vom Louvre abgehende Zug wird aus drei Wagen mit je 51 Sitzplätzen bestehen, welche zusammen bis zum Point du jour laufen; dort wird der Zug getheilt und verkehrt ein Wagen nach St.-Cloud, während die übrigen zwei Wagen bis nach Sèvres laufen, woselbst wieder ein Wagen bleibt und der andere die Fahrt nach Versailles fortsetzt. Die für diese Routen eigens gebauten Locomotiven besitzen drei gekuppelte Achsen und ein Dienstgewicht von 18 t. Der Verkehr dieser Routen erfordert 23 Maschinen, welche in Boulogne sur Seine mit comprimirter Luft versehen werden. — Jede Locomotive wird 28 Pferde ersetzen; der Preis derselben beträgt circa 1400 £. Die Werke in Boulogne erhalten vorläufig 7 Compressoren von 140 Pferdekräften. Man hofft bei dieser Betriebsweise die Tractionskosten einschliesslich der Gehalte des Zugpersonals auf 27 Cts. pro Wagenkilometer zu vermindern. Die Linie von Vincennes Courses nach St. Augustin soll in Zukunft mit 25 automobilen Wagen zu je 51 Sitzplätzen betrieben werden. In Anbetracht des ungünstigen Längenprofils dieser Linie werden die Tractionskosten auf derselben mit 42 Cts. für den Einzelwagen und auf 10 Cts. für einen weiteren Beiwagen geschätzt. Bei Zusammensetzung des Zuges aus zwei automobilen Wagen würden also die Tractionskosten 26 Cts. pro Wagen betragen.

Russland. (Verstaatlichung der Südwest-Eisenbahn.) Mit der am 6. Juni Allerhöchst bestätigten Verfügung des vereinigten Ministercomité und des Departements der Reichsökonomie des Reichsrathes vom 24. Mai wurde verordnet, dass die Südwestbahn am 1. Jänner 1895 auf Grund des § 63 des Gesellschaftsstatutes in den Staatsbesitz übergeht. — Dem Communicationsminister wurde durch die erwähnte Verfügung anheimgestellt:

1. vom 1. Jänner 1895 an die Südwestbahnlinie mit ihrem gesammten Vermögensbestande in das Staatsbahnennetz aufzunehmen;
2. im Einverständnisse mit dem Finanzminister und dem Reichscontrolor aus den Reineinnahmen nach Massgabe des vorliegenden Bedürfnisses zur Einverleibung der Südwestbahnen in die dem Staate gehörigen Bahnen und zum Betriebe im Jahre 1895, sowie zu anderen Erfordernissen Ausgaben vorzunehmen;
3. im Jahre 1895 die Ausgaben, welche bis zur Zeit des Ueberganges der Südwestbahnen in den Besitz des Staates durch unvollendete neue Arbeiten nothwendig geworden sind, aus den hiefür zur Verfügung stehenden Hilfsquellen vorzunehmen.

England. (City und South London Bahn.) Nach dem letzten Berichte der Verwaltung der elektrisch betriebenen City und South London Bahn betrugen die totalen Einnahmen dieser Linien im ersten Halbjahre 1894 24.294 £, die Betriebskosten stellten sich auf 14.990 £; es verblieb somit ein Reinertrag von 9304 £. Unter Einrechnung des Saldo vom Vorjahre ergab sich ein verfügbarer Betrag von 10.368 £, von welchem nach Begleichung der Zinsen für die Obligationen noch 6295 £ für die Actien verblieben. Die Verwaltung empfahl die Vertheilung einer fünfpercentigen Jahresdividende für die Prioritätsactien und einer einpercentigen Jahresdividende für die Stammactien, worauf noch 1335 £ für die nächste Betriebsperiode in Rücklage kommen. Die Einnahmen per Zugmeile betrugen im vorgedachten Zeitraume 2 sh $1^1/_2$ d. Der Betriebscoëfficient stellte sich auf 61·7 pCt. gegen 64·6 pCt. im Vorjahre. Die Einnahme per Reisenden betrug 1·62 d, gleichwie in der Vorperiode. Die Zugförderungsauslagen betrugen 6·2 d per Zugmeile. Im Ganzen verkehrten während des ersten Halbjahres 72.179 Züge. Auf der genannten elektrischen Bahn wurden seit der Eröffnung am 20. December 1890 folgende Betriebsergebnisse erzielt:

	Zahl der Reisenden	Einnahmen incl. Saisonkarten Pf. St.
December 1890	165.000	1.568
1891: 1. Halbjahr	2,412.343	19.403
2. „	2,749.055	19.798
1892: 1. „	2,813.162	20.931
2. „	3,117.602	22.002
1893: 1. „	3,146.656	22.458
2. „	3,093.351	22.067
1894: 1. „	3,383.154	23.564
Summa . .	20,880.323	151.791

Gegenwärtig studirt die Verwaltung auch die Frage der Anbringung von Motoren an jedem einzelnen Wagen, vornehmlich zu dem Zwecke, um dem von der Maschine gezogenen Zuge noch weitere Wagen anhängen zu können. [„Railway News.“]

Amerika. (Die intercontinentale Eisenbahn.) Die zum Studium einer Bahnverbindung der nordamerikanischen Republik mit den Staaten Südamerikas eingesetzte Commission hat ihren Bericht erstattet, laut welchem nunmehr die allgemeinen Studien für diese Bahn beendet sind. Wie bekannt, wurde diese Commission im Jahre 1890 in Washington eingesetzt und aus den Beiträgen der einzelnen Staaten erhalten. Die Vereinigten Staaten, als am meisten interessirt, haben für Zwecke der Projectsverfassung bisher in drei Einzahlungen zusammen 195.000 $ beigetragen; Brasilien hat 30.000 $, Columbia 4000 $, Guatemala 3600 $, Ecuador 3000 $, Chili 2028 $, Costa Rica 2000 $ und Bolivia 1997 $ Zuschuss zu den Kosten der Commission geleistet. Die in drei Sectionen getheilten Ingenieur-Corps waren mit den Feldarbeiten vom April 1891 bis Juli 1893 beschäftigt. Die dem Studium unterzogene Eisenbahnverbindung bildet eine von Mexico bis nach Argentinien ununterbrochen fortlaufende Bahnlinie von circa 4500 engl. Meilen oder circa 7200 km Länge, welche sämmtliche vorgenannte Staaten durchzieht; von den südamerikanischen Staaten sind nur Guyana und Uruguay in die genannte Bahnlinie nicht einbezogen. Die an der Verbindung interessirten Staaten besitzen, von Mexico abgesehen, zusammen eine Einwohnerzahl

von circa 45 Millionen Seelen. Guatemala, der erste der centralamerikanischen Staaten südlich von Mexico, besitzt einen Flächenraum von 46.800 Quadratmeilen mit einer Bevölkerung von 1,300.000 Seelen; der Hauptexportartikel dieses Staates würde Kaffee sein, da in demselben jährlich zwischen 80 bis 100 Millionen Pfund geerntet werden. Der nächstliegende Staat Salvador, die kleinste der centralamerikanischen Republiken, mit einer Fläche von 7228 Meilen und 665.000 Einwohnern, producirt Kaffee, Indigo, Zucker, Gold, Silber, Kupfer, Eisen und Quecksilber und wird ausserdem feine Hölzer zum Export bringen. Honduras mit 46.774 Meilen und 440.000 Einwohnern exportirt Gold und Silber, Vieh, feine Hölzer, Harze, Früchte und Häute. Nicaragua mit einer Fläche von 51.660 Meilen und 350.000 Einwohnern besitzt bereits jetzt einen Handel mit den Vereinigten Staaten im beiläufigen Werthe von 4 Millionen Dollars und importirt von dort hauptsächlich Maschinen und Manufacturwaaren. Costa Rica mit 20.000 Quadratmeilen Fläche und 240.000 Einwohnern hat bereits jetzt einen jährlichen Handel mit Nordamerika im Werthe von circa 5 Millionen Dollars. Der Handel des Staates Columbia, mit einer Fläche von 505.000 Meilen und 4,000.000 Einwohnern, beträgt per Jahr etwa 12 Millionen Dollars. Peru mit einer Fläche von mehr als 500.000 Quadratmeilen und circa 3 Millionen Einwohnern producirt hauptsächlich Gold, Silber, Kohle und Eisen. Die jährliche Zuckererzeugung beträgt circa 100.000 t, die Baumwollen-Ernte besitzt einen Werth von circa 3 Millionen, die Weinproduction einen solchen von 4 Millionen Dollars. Der Export von feinen Hölzern wird auf 35 Millionen Dollars geschätzt. Der Nordamerikanischen Union würde durch Realisirung dieser Bahnverbindung ein ausgedehntes Absatzgebiet, welches ihr bisher nur zur See und theilweise zugänglich ist, erschlossen, und erklärt sich hieraus die bedeutende Betheiligung dieses Staates an den Vorarbeiten für die intercontinentale Eisenbahn. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Wiener Ruderschiff- und Flossverkehr im Jahre 1893. Nach den von der Handels- und Gewerbekammer in Wien in ihrem Jahresberichte für das Jahr 1893 enthaltenen Mittheilungen gestaltete sich der Verkehr der Ruderschiffe und der Flösse auf der Donau nach und von der Reichshauptstadt im Berichtsjahre folgendermassen: Es kamen an in der Thalfahrt: bei den beiden Wasserämtern Rossau und Nussdorf 6275 (gegen 1892 — 498) Ruderschiffe und Flösse, darunter Schleppe und Kettenschleppe von 2000—4000 q Tragfähigkeit 178 (+ 24), Kehlheimer Plätten 30 (+ 5), Gamsen 162 (+ 57), Stockplätten 193 (+ 8), Schwabenplätten 24 (— 22), Ulmer Plätten 2 (+ 1), Rosenheimer Plätten 86 (— 51), Tiroler Plätten 7 (— 1), Salzburger Plätten 150 (— 20), Siebnerinnen und Sechserinnen 145 (+ 24), Trauner 1419 (— 85), Traunerl 0 (— 1), Einstellplätten 60 (+ 13), Versenkplätten 4 (+ 4), Mühlzillen 2, Canalzillen 1 (— 3), Ufermützen 0 (— 2), Standschiffe 7 (+ 7), Spitzplätten 15 (+ 12), Fracht-Weidzillen 1404 (— 2037), Begleit-Weidzillen 1661 (+ 1661), Flösse 725 (— 92). Abgegangen sind von Wien in der Bergfahrt: 4095 (gegen 1892 — 141), darunter Schleppe und Kettenschleppe 167 (+ 37), Kehlheimer Plätten 30 (+ 7), Gamsen 142 (+ 62), Stockplätten 138 (— 9), Schwabenplätten 9 (— 9), Ulmer Plätten 1, Rosenheimer Plätten 7 (— 102), Tiroler Plätten 5 (+ 2), Salzburger Plätten 60 (— 62), Siebnerinnen und Sechserinnen 93 (+ 8), Tranner 1029 (+ 78), Einstellplätten 32 (— 15), Mühlzillen 1, Canalzillen 1 (+ 1), Ufermützen 0 (— 5), Spitzplätten 0 (— 3), Fracht-Weidzillen 1131 (— 1380), Begleit-Weidzillen 1249 (+ 1249). Was die Waarengattungen und Mengen betrifft, welche mit den Ruderschiffen und Flössen zugeführt wurden, so kamen an: Bausand und Bausteine 17,355.000 kg (— 585.000 kg), Bier, Branntwein und Essig 7·25 hl (— 6·88), Bretter, Latten und Schindeln 1,044.400 Stück (+ 402·600), Butter und Schmalz 4682 kg (— 5356), Christbäume 5100 kg (— 4100), Eier 91.100 Stück (— 91.900), Erdäpfel 102.000 kg (— 83.100), Farbmaterialien 1000 kg (— 28), Fische 29.770 kg (+ 2255), Fleisch 94 kg (— 395), Geflügel, Federwild und Vögel 446 Stück (+ 211), Harz 2952 kg (— 5618), Hasen, Rehe und Hirsche 779 Stück (+ 746), Bauholz und Werkholz im Werthe von 151.600 fl. (+ 62.600), Brennholz 144.190 m³ (+ 24.420), Holzkohle 32.950 kg (— 1300), Kälber, Lämmer, Kitze, Schafe, Schweine 35 Stück (— 203), hydraulischer Kalk, Cement 393.715 kg (— 211.729) und 29.400 Fässer (+ 5900), Kren 317.000 kg (+ 7000), Lithographiesteine 30.000 kg (+ 6275), Mineralwässer 100 kg (— 130), Obst, frisches und gedörrtes, 1,439.538 kg (+ 759.928), Pflastersteine und Kehlheimer Platten 31,767.000 kg (+ 1,017.350), Rüben 482.000 kg (+ 62.500), Salz 1,194.000 kg (+ 269.000), Seegras 2200 kg (— 800), Stärke 4365 kg (— 11.164), Thonerde 1,840.000 kg (— 510.000), Thonwaaren 382.000 kg (+ 261.514), Wein, Wein- und Obstmost 65·78 hl (— 14·42), Weinstecken 208.000 Stück (— 39.000) und Chamotteziegel und andere 320.000 kg (+ 245.300).

Verschiedene Mittheilungen.

Internationale Ausstellung in Bukarest 1894. (Frachtermässigung auf den österreichischen und ungarischen Bahnen.) Aus Anlass der in der Zeit vom 26. August bis 12. November in Bukarest stattfindenden internationalen Ausstellung wurde von der am 28. Juni stattgehabten gemeinsamen Eisenbahndirectoren-Conferenz beschlossen, für unverkaufte oder unverlost gebliebene Ausstellungsgegenstände und für Ausstellungsthiere die im Gütertarif, Theil I, Abschnitt C VI und IX g, hiefür vorgesehenen Begünstigungen, d. i. die frachtfreie Rückbeförderung, bezw. den ermässigten Ausstellungstarif, unter Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen, zu gewähren. Als spätester Termin für die Rückbeförderung wurde der 12. December 1894 festgesetzt. [8. August, Z. 19.430.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 8. August herausgegebene XCIII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 616: Verordnung der kgl. Landesregierung in Agram vom 28. Juli 1894, Z. 36.471, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus den ungarischen Comitaten Bač-Bodrog, Barany und Somogy, sowie die Beschränkung der Einbringung dieser Thiere aus den nicht verseuchten Comitaten Ungarns nach Croatien und Slavonien.

— (Inhalt des XCIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 9. August herausgegebene XCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 617: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 3. August 1894, Z. 61.322, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Tirol und Vorarlberg nach Galizien.

— (Inhalt des XCV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 11. August herausgegebene XCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 618: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 6. August 1894, Z. 19.118, betreffend die Seitens anderer politischer Landesbehörden angeordneten Verkehrsbeschränkungen aus Anlass der Ausbreitung, bezw. des Bestandes der Maul- und Klauenseuche in den politischen Bezirken Imst, Landeck und Bregenz in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 619: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. August 1894, Z. 12.856, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Imst, Landeck und Bregenz in Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des XCVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 13. August herausgegebene XCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 620: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. August 1894, Z. 14.047, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern (Rindern, Schafen und Ziegen) aus dem politischen Bezirke Saybusch in Galizien nach Schlesien.

Nr. 621: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. August 1894, Z. 14.048, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Abauj-Torna, Arad, Baranya, Bihar, Hajdu, Somogy, Ugocza und Zemplén, einschliesslich der Gebiete der kgl. Freistädte Arad, Fünfkirchen, Kaschau und Grosswardein in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 622: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. August, 1894, Z. 14.049, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Oppeln nach, beziehungsweise durch Schlesien.

— (Inhalt des XCVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 14. August herausgegebene XCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 623: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. August 1894, Z. 84.162, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Wodnian Stadt, Wiesa, Schönlinde und Reichenau a. Kn. als Ein- und Ausladestation n für Viehtransporte.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr.

Einführung neuer Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc.

Am 1. September 1894 treten neue Ausnahmetarife, Heft 1 und 2, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie von Oelsaaten, ferner von gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken in Wirksamkeit, und zwar:

a) Heft 1 für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Niederösterreich, Steiermark, Krain und Kärnten), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecken Wien—Marchegg und Wien — Bruck a/L.) einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Vorarlberger Strecke), sowie Lindau, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen andererseits.

b) Heft 2 für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Vorarlberger Strecke), sowie Lindau, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen andererseits.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen (Heft 1 zum Preise von 1 Krone und Heft 2 zum Preise von 1 Krone 50 Heller) für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. August 1894. [638]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Süd-badischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen.

Die Giltigkeit der Tarife, Theil III, Heft 3 und 4, vom 1. Jänner 1891 des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, sowie der Tarife, Theil III, Heft 3, vom 1. September 1886, und Theil III, Heft 4, vom 10. October 1888, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres (vergl. die Kundmachungen im Verordnungs-Blatt Nr. 32 vom 20. März, Nr. 43 vom 17. April, Nr. 68 vom 16. Juni und Nr. 82 vom 21. Juli 1894) wird neuerdings, u. zw. bis 31. October 1894, verlängert.

Wien, am 13. August 1894. [639]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung des Nachtrages I zum Theil VI, Heft Nr. 2, des Gütertarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 gelangt der Nachtrag I zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, Theil VI, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894, zur Einführung.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich abgegeben wird, enthält Aenderungen des Vorwortes und der Tarifbestimmungen, dann Berichtigungen und Ergänzungen der Tariftabellen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. October 1894 in Geltung.

Wien, am 12. August 1894. [640]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Berichtigung eines Druckfehlers im Theil III, Heft Nr. 2, des Gütertarifes.

In dem vom 1. August 1894 giltigen Theil III, Heft Nr. 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutschen Gütertarifes beträgt auf Seite 85 der Frachtsatz Barcs—Wertheim B.B. nicht Mk. 3·83, sondern Mk. **3·93**.

Der Frachtsatz von Mk. 3·93 tritt vom 1. September 1894 in Wirksamkeit.

Wien, am 16. August 1894. [641]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Artikeltarif Südbahn—Bayern.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1894 gelangt der Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Soda, Schilf und Schilfrohr etc. zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits, giltig vom 1. März 1892, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Frachtsätze für die Beförderung von Käse von Oberstaufen nach Agram, Stuhlweissenburg und Zákány.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. August 1894. [642]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft 3.

Druckfehler-Berichtigung.

Der auf Seite 14 des vom 1. August 1894 giltigen Ausnahmetarifes des obbenannten Kohlenverkehres hinsichtlich der Relation „von sämmtlichen Gruben, resp. Coaksanstalten des Ostrauer Revieres nach Lábatlan“ enthaltene Frachtsatz von 142 ist auf 132 Heller richtig zu stellen.

Budapest, am 12. August 1894. [643]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für Mehl und Mahlproducte vom 1. März 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1894 wird der oben genannte Nachtrag in Wirksamkeit treten.

Derselbe enthält neue, bezw. theilweise geänderte Frachtsätze, dann Aenderung von Stationsbezeichnungen und Berichtigungen des Tarifes vom 1. März 1894.

Reinabdrücke dieses Nachtrages werden binnen drei Wochen sowohl bei der gefertigten Direction als auch bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 14. August 1894. [644]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft 5.

Mit 1. September 1894 tritt der Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 5, in Kraft. Dieser enthält besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Erfurt und Magdeburg einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits.

Einzelne Tarifexemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 12 Hellern erhältlich.

Wien, am 13. August 1894. [645]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Wir beabsichtigen die Beschaffung der im Jahre 1896, eventuell in den weiteren Jahren 1897 und 1898 benöthigten Oberbauschwellen aus Eichenholz im Offertwege sicherzustellen, und werden hierauf Bezug habende, mit einem 50 kr.-Stempel zu versehende Offerte, welche in gesiegelten Couverts mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 23.772/2172 A II. 94“

bis längstens 30. September 1894, Mittags 12 Uhr, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valeriegasse Nr. 11) entgegengenommen.

Im Offerte ist der Preis für die Stoss- und Zwischenschwellen per Stück, auf die Wechselschwellen hingegen per Kubikmeter franco einer unserer Stationen anzugeben. Das Offert hat weiter die Erklärung zu enthalten, dass der Offerent mit seinem Offerte bis 30. November 1894 im Worte bleibt.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind als Vadium 5 pCt. des Werthes der offerirten Mengen in Baarem oder in cautionsfähigen Werthpapieren bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte, wie auch solche, welche nicht den Offertbedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Gleichzeitig verständigen wir die Herren Offerenten, dass die Eröffnung der eingereichten Offerte öffentlich am 2. October 1894, 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Marie Valeriegasse 11, 1. Stock) stattfinden wird, bei welcher Gelegenheit die Offerenten zu erscheinen berechtigt sind.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich das Recht vor, zwischen den Offerenten ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse frei zu wählen.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offertformulare können bei unserer Material-Anschaffung in Budapest gegen Erlag von 30 kr. bezogen werden.

Budapest, am 6. August 1894.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1453	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Grosshornvieh in Wagenladungen	Tuchów	Bielitz	Verfrachtung in Wagenladungen unter Einhaltung der im Ausnahmetarif XIV des Heftes 1, beziehungsweise im Ausnahmetarif XVII des Heftes 2 des Tarifes Theil II für den Ost-Nordwest-Oesterr. Verband-Verkehr enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Heft 1 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 163 pro m² Bodenfläche des verwendeten Wagens		Im Kartirungswege		
					Mähr.-Oetrau			Heft 1		205				
					Prag			Heft 2		473				
					Tannwald			Heft 2		488				
1454	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumwollwaaren, gemeine, wie im Ausnahmetarif Nr. 14 des vom 1. März 1892 giltigen Heftes 1 zu Theil II des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes genannt	Füssen, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen (und umgekehrt)	Wien Donauquaibahnhof	Tarifbestimmungen	Vom 21. August 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894	Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarifes, giltig vom 1. März 1892, Ausnahmetarif Nr. 14	Mark 3·47	Mark 3·35	Mark 0·12	Im Kartirungswege		
					Wien K.E.B.				3·36	3·25	0·11			
					Wien K.F.J.B.				3·43	3·32	0·11			
					Wien Lagerhaus				3·47	3·35	0·12			
					Wien Praterquai				3·47	3·35	0·12			
1455	Böhmischen Nordbahn		Thon	Bensen	Prag B.N.B.	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Local	35·0 kr.	28·4 kr.	6·6 kr.	Im Kartirungswege		
1456	Böhmischen Nordbahn		Brennholz	Lihlic-Bysic	Prag B.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	14·7 kr.	12·0 kr.	2·7 kr.	Im Kartirungswege		
1457	Böhmischen Nordbahn	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 in dem ab 15. August 1889 giltigen Localgütertarife der Böhm. Nordbahn finden unter den daselbst vorgesehenen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis Ende December l. J. auch auf Transporte von Thonröhren und Cementröhren Anwendung.												
1458	Südbahn-Gesellschaft	Die im Verordnungs-Blatt Nr. 89 vom 7. August 1894 publicirte Frachtbegünstigung sub Post 1409 hat unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch für Transporte nach, bezw. von Hall Giltigkeit.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1459	Südbahn-Gesellschaft		Rüböl und Leinöl	Steinbrück	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	196 Heller	164 Heller	32 Heller	Im Kartirungswege	.	
1460	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Westungarischen Localbahn	Zuckerrüben	Kimle	Angern	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Local-, bezw. Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	24·9 kr.		Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte	Angern	Kimle					21·2 kr.				
1461	Oesterr. Nordwestbahn		Steingutwaaren, in Strassenwagen verladen	Wolframitzkirchen	Wien Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Steingutwaaren, mindestens jedoch für 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894		93·0 kr.	52·6 kr.	40·4 kr.	Kartirungswege		Die Verladung der Sendungen hat in eigenen Strassenwagen des Absenders zu erfolgen, und ist für die Tara dieses Wagens die Fracht nach Classe C für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 1000 kg besonders zu bezahlen. Für den leer retourgehenden Wagen ist der Frachtsatz der Classe C für 1500 kg zu berechnen
1462	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine der Position 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bogoniowice-Cięszkowice	Przemyśl	Aufgabe als Frachtgut unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	24 kr.	22 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1463	Südbahn-Gesellschaft		Malz	Wien (Matzleinsdorf)	Barcs loco und transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	193	140	53	Im Kartirungswege		
					Sissek loco und transit				268	174	94			
									Heller incl. ungar. Steuer					

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 94. **Wien, 21. August 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 23. Juli 1894, Z. 38.210, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Privateisenbahnen, betreffend die Anzeige von dem Einlangen der aus den Ländern der ungarischen Krone oder aus Bosnien und der Hercegovina ausser dem Abgabenbande zur Beförderung gelangenden Sendungen gebrannter geistiger Flüssigkeiten.

Laut § 7 des Gesetzes vom 18. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 121, wegen Vergütung der Branntweinabgabe für die Alkoholmengen in den gebrannten geistigen Flüssigkeiten, welche im Verkehre zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, den Ländern der ungarischen Krone und den Ländern Bosnien und Hercegovina ausser dem Abgabenbande vorkommen, sind die Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen verpflichtet, jede von ihnen zum Transporte übernommene, aus den Ländern der ungarischen Krone oder aus den Ländern Bosnien und Hercegovina ausser dem Abgabenbande kommende Sendung gebrannter geistiger Flüssigkeiten nach dem Einlangen derselben in der Abgabsstation und jedesfalls noch vor Ausfolgung an den Adressaten der zuständigen Finanzwach-Abtheilung anzuzeigen.

Nachdem dieses Gesetz bereits am 1. September d. J. in Wirksamkeit tritt, so wird, über Ersuchen des k. k. Finanzministeriums, die geehrte Verwaltung darauf besonders aufmerksam gemacht, damit die Vorstände der betreffenden Stationen hievon in Kenntniss gesetzt werden.

Der geehrten Verwaltung diene zugleich zur Kenntniss, dass in der demnächst im Reichsgesetzblatte erscheinenden Vollzugsvorschrift zu diesem Gesetze ein besonderes Formular für die erwähnten Anzeigen vorgezeichnet sein wird, nach dessen Muster das Nöthige wegen Auflegung einer diesbezüglichen Drucksorte zu veranlassen ist.

Die Standorte der zuständigen Finanzwach-Abtheilungen werden seinerzeit bekannt gegeben werden.

Wien, am 23. Juli 1894.

Für den k. k. Handelsminister:

Wrba m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Zdaunek über Litentschitz, Střilek und Koritschan nach Nemotitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Carl Freiherrn von Offermann, k. k. Commercialrath und mährisch-schlesischer Landesadvocat in Brünn, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Zdaunek über Litentschitz, Střilek und Koritschan nach Nemotitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 24. Juli 1894. Z. 38.685.

Verordnung des Finanzministeriums vom 17. August 1894, womit für den Monat September 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat September 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 24 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die im Sinne der Beschlüsse der 22. ordentlichen Generalversammlung vom 28. Mai 1893 geänderten Statuten der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn genehmigt.

Wien, am 7. August 1894. — Z. 16.659. H.-M.-Z. 44.022.

Gesetzgebung und Aufsicht über die Eisenbahnen Deutschlands.

(Schluss.)

IV.

Ausserdem finden sich in einer Reihe von Reichsgesetzen und Verordnungen allgemeiner Natur, sowie von solchen, deren Inhalt der Hauptsache nach oder doch zum Theile andere Rechts- und Verwaltungsgebiete betrifft,[9]) für das Eisenbahnwesen wichtige Bestimmungen. Dahin gehören namentlich:

1. Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch, welches im Titel V, Abschnitt 1, „vom Frachtgeschäft überhaupt" und Abschnitt 2 „von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere" handelt. Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch war schon zu Anfang der 1860er Jahre in den Staaten des damaligen Deutschen Bundes, darunter auch Oesterreich, eingeführt worden. Dasselbe ist später zum Gesetz des Norddeutschen Bundes und demnächst — durch § 2 des Gesetzes, betreffend die Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 — zum Reichsgesetz erklärt worden. Die in diesem Gesetze über das Frachtgeschäft getroffenen Bestimmungen liegen, namentlich soweit sie zwingender Natur sind, den entsprechenden Vorschriften der Verkehrsordnung (s. oben, III 7) zu Grunde. Ihr wesentlichster Inhalt ist auch in das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr übergegangen (s. unten, V 1), welchem wieder die neueste Redaction der Verkehrsordnung möglichst angepasst ist.
2. Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, insbesondere die §§ 315 ff., betreffend vorsätzliche und fahrlässige Gefährdung der Eisenbahn. Vergl. ausserdem die §§ 243 Nr. 4 und 250 Nr. 3.
3. Gesetz vom 7. Juni 1871, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betrieb von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.
4. Eisenbahn-Postgesetz vom 20. December 1875, nebst den Vollzugsbestimmungen des Reichskanzlers vom 9. Februar 1876 (mit Nachträgen vom 9. Mai 1878 und vom 24. December 1881) und — für Nebenbahnen — vom 28. Mai 1879.
5. Bundesraths-Beschluss vom 21. December 1868, betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegenüber der Telegraphen-Verwaltung, nebst Reglement vom 7. März 1876 über Benützung des Eisenbahn-Telegraphen durch das Publicum.
6. Vereins-Zollgesetz vom 1. Juli 1869, insbesondere die §§ 13, 22, 23, 26, 59—73, 134 ff., nebst Eisenbahn-Zollregulativ vom 5. Juni 1888.
7. Eine Reihe auf das Militärwesen bezüglicher Vorschriften. Vergl. oben unter III, Artikel 47 der Reichsverfassung.
8. Gesetz vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen, nebst Ausführungs-Verordnung des Bundesrathes vom 20. Juni 1886. (Vergl. oben, Anm. 6.)
9. Viehseuchen-Gesetz vom 23. Juni 1880 und vom 1. Mai 1894.
10. Gesetz vom 3. Mai 1886, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln, nebst Erklärung hiezu vom 17. März 1887, betreffend Verbürgung der Gegenseitigkeit zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn.
11. Gesetz von 13. März 1893, durch welches die mitteleuropäische Zeit vom 1. April 1893 ab für Deutschland eingeführt ist.
12. Gesetz vom 28. Mai 1885 über die Ausdehnung des Unfallversicherungs-Gesetzes vom 6. Juli 1884 und des Krankenversicherungs-Gesetzes vom 15. Juni 1883 auf den gesammten Betrieb der Eisenbahn-Verwaltungen.

V.

Endlich betreffen verschiedene vom Reiche mit dem Ausland abgeschlossene Staatsverträge und andere Abmachungen, sei es ihrem ganzen Inhalte nach oder in einzelnen Bestimmungen, das Eisenbahnwesen. Dahin gehören [10]) namentlich:

[9]) Nach Artikel 4 der Reichsverfassung unterliegen der Beaufsichtigung Seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben ausser dem unter 8 aufgeführten Eisenbahnwesen (s. oben, Nr. 1) noch die folgenden hier in Frage kommenden Angelegenheiten:
2. Die Zoll- und Handelsgesetzgebung . . . .
10. Das Post- und Telegraphenwesen, vorbehaltlich der im Artikel 52 geregelten Reservatrechte Bayerns und Württembergs.
13. Die gemeinsame Gesetzgebung über das gesammte bürgerliche Recht, das Strafrecht und das gerichtliche Verfahren. Zu ersterem gehört namentlich auch das Handelsrecht.
14. Das Militärwesen des Reiches.
15. Massregeln der Medicinal- und Veterinär-Polizei.

[10]) abgesehen von einer Reihe den Anschluss von Eisenbahnen betreffenden Verträgen, wie solche theils vom Reiche (namentlich für Elsass-Lothringen), theils von den Einzelregierungen, sei es untereinander, sei es mit benachbarten auswärtigen Staaten, abgeschlossen worden sind.

1. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 (in Kraft seit 1. Jänner 1893).
2. Die dazu zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, den Niederlanden und der Schweiz getroffene Vereinbarung vom 13. Juni 1893 (in Kraft seit 1. März 1894), betreffend erleichterte Transportvorschriften für ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände, welcher Uebereinkunft nachträglich auch Luxemburg und Belgien (mit Wirkung vom 1. Mai, bezw. 1. Juni 1894) beigetreten sind. Ausserdem bestehen noch Sonderabmachungen für den Wechselverkehr mit Oesterreich-Ungarn (in Kraft seit 1. Jänner 1893, mit Nachträgen vom 1. April und vom 1. October 1893), mit Luxemburg (in Kraft seit 1. Juni 1893) und mit der Schweiz (in Kraft seit 1. März 1894).
3. Die Vereinbarung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen, abgeschlossen zwischen Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz (in Kraft seit 1. April 1887), welcher später auch die Niederlande, Rumänien, Belgien, Bulgarien, Serbien und Griechenland beigetreten sind, nebst den dazu gehörigen Vorschriften über den zollsicheren Verschluss von Güterwagen.
4. Der Friedensvertrag zwischen Deutschland und Frankreich vom 10. Mai 1871, Art. 11, wonach die Uebereinkunft zwischen dem Zollverein und Frankreich vom 2. August 1862 wieder in Kraft tritt, nebst der hierauf bezüglichen Zusatz-Convention vom 11. December 1871. Ferner Zusatzartikel 1 zu obigem Vertrag, betreffend den Rückkauf gewisser Linien der Französischen Ostbahn.
5. Die Uebereinkunft zwischen Deutschland und Luxemburg vom 11. Juni 1872 wegen Uebernahme der Verwaltung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn durch das Reich.
6. Der Handels- und Zollvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn vom 6. December 1891, insbesondere Art. 15—18, nebst den betreffenden Erklärungen im Schlussprotokoll und dem dazu gehörigen Viehseuchen-Uebereinkommen (Art. 9).
7. Der Handels- und Zollvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Belgien vom 6. December 1891, insbesondere Art. 10 und 11, nebst den betreffenden Erklärungen im Schlussprotokoll und den Bestimmungen über die Zollabfertigung des internationalen Verkehres auf den Eisenbahnen.
8. Der Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Russland vom $\frac{\text{10. Februar}}{\text{29. Jänner}}$ 1894, insbesondere Art. 19, nebst den Erklärungen im Schlussprotokoll zu Art. 19 und zu den Zollreglements §§ 14 und 19.

B. Landesrecht.

VI.

Wie bereits aus der bisherigen Darstellung hervorgeht, ist das Gesetzgebungs- und Aufsichtsrecht des Reiches über das deutsche Eisenbahnwesen kein ausschliessliches. Vielmehr gelten in beiden Beziehungen [11]) die Rechte der Einzelstaaten nicht nur soweit das Reich nach dem unter A Ausgeführten überhaupt nicht zuständig ist, sondern selbst auf dem Gebiete der Zuständigkeit des Reiches, letzteres allerdings nur insoweit, als die Seitens des Reiches ergangenen Bestimmungen der diesen nachgehenden Landesgesetzgebung, sowie der Landesaufsicht, noch Raum lassen. Es würde zu weit führen, die hienach in jedem deutschen Bundesstaate in Geltung befindlichen partikularen Normen einzeln aufführen zu wollen. Für den Zweck dieser Darstellung wird es vielmehr genügen, in grossen Zügen anzudeuten, nach welchen Richtungen derartige partikulare Normen neben den oben unter A I—V aufgeführten reichsrechtlichen Vorschriften zu Recht bestehen und zur Anwendung kommen.

VII.

Vor Allem steht jedem Einzelstaate — unbeschadet der oben unter III erwähnten Bestimmung des Art. 41 der Reichsverfassung — frei, innerhalb seines Gebietes Eisenbahnen selbst zu bauen und zu verwalten oder aber Bau und Betrieb durch Concession an Private (meist Actiengesellschaften) oder Corporationen (insbesondere Gemeinden) zu überlassen. Schon von den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens an und lange vor dem Bestehen der Reichsverfassung sind die deutschen Staaten bald in der einen, bald in der anderen Richtung vorgegangen. [12])

In Preussen herrschte anfänglich das reine Privatbahn-System. Erst später wurden daneben auch Bahnen vom Staate gebaut und betrieben, sowie einzelne Privatbahnen in Staatsverwaltung übernommen, bis in den Jahren 1879 ff. die Verstaatlichung des grössten Theiles des preussischen Bahnnetzes erfolgte. Aehnlich war der Gang der Dinge in Sachsen, während in Bayern, Württemberg und Baden von Anfang an das Staatsbahn-System mit wenigen Ausnahmen herrschte und in Geltung blieb, in anderen Staaten aber theils Staats-, theils Privat-, theils beide Arten von Bahnen bestehen.

Sowohl dem Bau und dem Betrieb von Staatsbahnen, als der nachträglichen Uebernahme von Privatbahnen in das Eigenthum oder den Betrieb des Staates liegt selbstverständlich überall eine Ermächtigung durch Landesgesetz zu Grunde. Die Concession von Privatbahnen erfolgt regelmässig durch landesherrliches Privilegium, in einzelnen Staaten auf Grund vorgängiger gesetzlicher Ermächtigung,

Für den zum Zwecke der Anlage von Eisenbahnen erforderlichen Grunderwerb sind in den einzelnen Staaten — neben der concessionsmässigen Verleihung des Expropriationsrechtes an die Unternehmer von Privatbahnen — theils besondere Enteignungsgesetze erlassen, theils die für diesen Gegenstand bestehenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen als massgebend erklärt. Wegen der dem Reiche unter Umständen auch in den Einzelstaaten zustehenden Befugniss der Verleihung des Expropriationsrechtes vergl. den oben unter III mitgetheilten Art. 41 der Reichsverfassung.

Die für das Verhältniss der Privatbahnen zum Staate massgebenden Grundsätze sind in Preussen schon durch das Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 festgestellt. Diese Bestimmungen gelten, mit verschiedenen aus den Concessions-Urkunden, aus späteren Gesetzen und namentlich aus den Bestimmungen

[11]) abgesehen von den bereits bei I, Anm. 1, und bei III zu Art. 46, Abs. 2, der Reichsverfassung erwähnten Reservatrechten Bayerns.

[12]) Auch sind bezüglich derjenigen Bahnen, welche sich über verschiedene Staatsgebiete erstrecken, unter den betheiligten Regierungen eine Reihe von Staatsverträgen abgeschlossen worden. Vergl. oben, Anm. 9.

der Reichsverfassung und darauf gegründeter reichsseitiger Vorschriften sich ergebenden Modificationen, noch heute, und liegen, so umgestaltet, den betreffenden Beziehungen der preussischen Privatbahnen zu Grunde. Theils die gleichen, theils doch zum grössten Theil ähnliche Grundsätze sind auch in anderen deutschen Staaten, obschon in den meisten derselben eine allgemeine (gesetzliche) Regelung dieser Verhältnisse nicht erfolgt ist, bei der Ertheilung von Concessionen zum Bau und Betrieb von Privatbahnen vielfach zur Anwendung gekommen. — In Bayern sind schon unterm 28. Juni 1836 „Fundamentalbestimmungen für sämmtliche Eisenbahnstatuten" und unterm 20. Juni 1855 „Bestimmungen über die Erbauung von Eisenbahnen" durch königliche Verordnung ergangen.

VIII.

In den Concessionen haben sich die einzelnen Staaten überall ein weitgehendes Aufsichtsrecht — wie solches ihnen nach allgemeinen staatsrechtlichen Grundsätzen zusteht und bezüglich der Staatsbahnen mit der obersten Leitung der Verwaltung zusammenfällt — den Privatbahnen gegenüber ausdrücklich vorbehalten und nach seinen Hauptrichtungen und wesentlichsten Ausflüssen des Näheren ausgeführt. Dasselbe erstreckt sich sowohl auf den Bau, als auf den Betrieb und betrifft namentlich die den Bedürfnissen der Sicherheit und des Verkehres entsprechende Anlage der Bahn, sowie die Beschaffung, Erhaltung und Erneuerung der erforderlichen Betriebsmittel, die staatliche Genehmigung der Fahrpläne und der Tarife (s. auch unten, Nr. IX), die Revision der Rechnungen, die Fürsorge für Beamte und Arbeiter und die Bestätigung gewisser Angestellten und Einrichtungen.

Diese Rechte der Landesaufsicht werden durch das dem Reiche zukommende Aufsichtsrecht in keiner Weise beeinträchtigt. Vielmehr besteht, wie schon oben bei Nr. II a. E. bemerkt, soweit es sich um Gegenstände der Zuständigkeit des Reiches handelt, unter den Aufsichtsbehörden beider Art ein fortwährendes inniges Zusammenwirken zur Erreichung der in der Reichsverfassung und deren Vollzugsvorschriften vorgesehenen Zwecke. Auf diese haben die Landesaufsichtsbehörden ebensogut hinzuwirken, als die Organe des Reiches, und mit nicht geringerer Sorgfalt zu wachen, als auf den Vollzug der daneben geltenden Bestimmungen des einzelnen Staates. Nur soweit bei den letzteren weder die Interessen des allgemeinen Verkehres, noch die der Landesvertheidigung berührt sind, gehören sie ausschliesslich zur Zuständigkeit der Landesaufsichtsbehörden. Diesen sind auch zur Ausführung verschiedener vom Reiche erlassener Vorschriften durch besondere reichsrechtliche Bestimmungen gewisse Aufsichtsbefugnisse — sei es für sich allein oder unter Mitwirkung der Reichsaufsichsbehörde — ausdrücklich übertragen.[13])

Was die Organisation der Landesaufsicht betrifft, so fungiren in sämmtlichen Staaten als oberste Landesaufsichtsbehörden, sowohl für die Staats-, als für die Privatbahnen, die betreffenden Ressort-Ministerien welchen zugleich die oberste Verwaltung[14]) der Staatsbahnen zukommt. Nur über die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen führt das zu deren Verwaltung eingesetzte Reichsamt (s. oben, Anm. 2) zugleich die Landesaufsicht, während die Privatbahnen im Reichslande von dem unter dem Statthalter stehenden Ministerium für Elsass-Lothringen ressortiren. In Preussen wird die Landesaufsicht über das gesammte Eisenbahnwesen vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausgeübt, unter welchem für die Privatbahnen ein Eisenbahn-Commissariat (zu Berlin) als Mittelstelle eingesetzt ist. In Bayern ist die zuständige Aufsichtsbehörde das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern; unter ihm wird die Aufsicht über die Privatbahnen durch die Kreisregierungen und deren Commissäre geführt. In Sachsen steht die Landesaufsicht dem kgl. Ministerium der Finanzen zu. In Württemberg fungirt als Landesaufsichtsbehörde das kgl. Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten (Abtheilung für die Verkehrsanstalten) und unter ihm für Privatbahnen die General Direction der kgl. Staatseisenbahnen, in Baden für alle Bahnen das Ministerium des grossh. Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten, in Hessen das Ministerium der Finanzen, in Mecklenburg-Schwerin das Ministerium des Innern, in den meisten übrigen Staaten das Staatsministerium und in den freien Städten der Senat. Für die Aufsicht über die Privatbahnen sind hin und wieder von den Ressortministerien noch besondere Commissäre bestellt.

IX.

Auf das Tarifwesen insbesondere kommt der Landes-Gesetzgebung und -Aufsicht ein hervorragender Einfluss zu. Gerade auf diesem Gebiete sind die landesrechtlichen Bestimmungen durch die reichsrechtlichen, namentlich im Sinne der Herbeiführung möglichster Einheitlichkeit, zwar stark beeinflusst, aber keineswegs beseitigt worden. Lange, bevor die oben[15]) erwähnten Einrichtungen und Vorschriften des Reiches bestanden, sind die demnächst für dessen ganzes Gebiet zur Geltung gelangten Grundsätze der Publicität und der gleichmässigen Anwendung der Tarife in den einzelnen Staaten, allerdings nicht überall mit gleicher Strenge, gehandhabt worden. Dies ist namentlich in Preussen auf Grund des bereits unter VIII erwähnten Gesetzes vom 3. November 1838 und der hienach ertheilten Concessionen geschehen. Des weiteren ist allenthalben die Genehmigung der Tarife nebst Tarifbestimmungen — sei es für die ursprüngliche Feststellung, sei es für spätere Aenderungen — durch Gesetz, Organisationsdecret oder Concession dem betreffenden Ressort-Ministerium (s. oben, Nr. VIII) in der Regel vorbehalten, demselben auch unter

[13]) So erfordern namentlich, nach den Eingangsbestimmungen der Verkehrsordnung, ergänzende Vorschriften der Eisenbahnverwaltungen zu derselben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde, während abweichende Vorschriften — abgesehen von gewissen materiellen Voraussetzungen ihrer Zulässigkeit — ausserdem noch der Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes bedürfen. Des weiteren ist eine Reihe einzelner Aufsichtsbefugnisse durch die Verkehrsordnung theils den Landesaufsichtsbehörden, theils dem Reichs-Eisenbahnamt, theils dem Zusammenwirken beider Aufsichtsorgane vorbehalten. Eine Zusammenstellung hierüber findet sich im Register zu der oben, Anm. 6, erwähnten Ausgabe der Verkehrsordnung unter den Worten „Aufsichtsbehörden" und „Reichs-Eisenbahnamt".

[14]) Die Betriebsleitung erfolgt überall durch Eisenbahn-Directionen mit ihren in den einzelnen Ländern verschieden gestalteten Unterbehörden, deren Organisation im Einzelnen nachzuweisen ausserhalb des Rahmens dieser Darstellung liegt. Den Directionen sind Aufsichtsbefugnisse in der Regel nicht übertragen. Die bei den meisten Staatseisenbahnen eingesetzten Eisenbahnräthe (in Preussen Bezirks-Eisenbahnräthe und Landes-Eisenbahnrath) sind Hilfsorgane der Verwaltung (zur Geltendmachung der Interessen des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft), nicht Aufsichtsbehörden. Ihre Thätigkeit fördert indess vielfach auch die Zwecke der Staats- und Reichsaufsicht. Vergl. auch unten, Anm. 16.

[15]) S. insbes. Nr. II und Nr. III zu Art. 45 und 46 der Reichsverfassung.

Umständen ein selbstständiges Recht der Ermässigung der Tarife gewahrt. Dieses Tarifgenehmigungsrecht bewegt sich indess innerhalb des durch den Bundesrathsbeschluss vom 14. December 1876 eingeführten Gütertarif-Schemas (s. oben, III, 8). In dem hienach durch die General-Conferenz der deutschen Bahnen vereinbarten Normal-Gütertarif sind Tarifclassen mit Normalsätzen für die Staatsbahnen und Maximalsätzen für die Privatbahnen vorgesehen, daneben aber Ausnahmetarife für einzelne Artikel vorbehaltlich besonderer Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden zugelassen. Im Uebrigen ist die Anwendung und Fortbildung des reichsseitig genehmigten Tarifschemas den Bahnen unter Mitwirkung der Landesaufsichtsbehörden überlassen. Sie erfolgt mittelst Vorberathung durch die „ständige Tarifcommission“ [16]) und Beschlussfassung der regelmässig oder in dringenden Fällen nach Bedarf zusammentretenden „General-Conferenz der deutschen Eisenbahnen“.

X.

So bleibt der Landesgesetzgebung und -Aufsicht über das Eisenbahnwesen — auch abgesehen von dem ihrer ausschliesslichen Zuständigkeit vorbehaltenen Felde der Kleinbahnen und ähnlicher als Eisenbahnen im Sinne der Reichsverfassung nicht zu betrachtenden Unternehmungen von rein localem Charakter [17]) — neben der umfassenden Competenz des Reiches ein grosses und wichtiges Gebiet. Auch ist durch die letztere das Landesrecht nur insoweit ausgeschlossen, als das Reich von seinen ihm vorgehenden Befugnissen thatsächlich Gebrauch macht. Beispielsweise ist noch in den jüngsten Tagen in Preussen ein Gesetzentwurf, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben, den Kammern vorgelegt worden, nachdem sich dafür in diesem Bundesstaate ein dringendes praktisches Bedürfniss gezeigt hatte, die Regelung dieses Gegenstandes durch Reichsgesetz aber, bei dem dermaligen Stande der Vorarbeiten für ein deutsches bürgerliches Gesetzbuch, zur Zeit nicht für angezeigt erachtet worden war.

Immerhin liegt, zumal bei der grossen Ausdehnung des Staatsbahn-Systems, [18]) das Hauptgewicht des Einflusses der Einzelstaaten auf das Eisenbahnwesen im Gebiete der Verwaltung. Der Schwerpunkt der Eisenbahn-Gesetzgebung aber wurzelt, wie sich aus obigem ergibt, im Reichsrechte. Dieses ist deshalb in gegenwärtiger Darstellung auch mehr ins Einzelne gehend behandelt worden, während es bezüglich der Landesgesetzgebung genügte, in grossen Zügen ersichtlich zu machen, welche Materien ihr verblieben sind und wie sich ihr Verhältniss zum Reichsrecht gestaltet hat. Die Aufsicht aber wird, wie gezeigt, von den Organen des Reiches und denjenigen der Einzelstaaten, und zwar je nach dem Gegenstande, theils von jeder der beiderlei Aufsichtsbehörden auf ihrem Gebiet, theils in gemeinsamem Zusammenwirken beider ausgeübt.

[16]) Dieser Commission ist ein aus Vertretern der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie bestellter „Ausschuss der Verkehrsinteressenten“ beigegeben, welchem eine ähnliche Aufgabe wie den Eisenbahnbeiräthen (s. oben, Anm. 14) zukommt.

[17]) Die Verhältnisse der Kleinbahnen sind bis jetzt nur in Preussen, und zwar durch das Gesetz vom 28. Juli 1892 nebst den Ausführungs-Verordnungen vom 28. August und vom 19. November 1892, gesetzlich geregelt.

[18]) Vergl. oben, Anm. 2.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe von Carlsbad nach Giesshübl-Puchstein. (Projects-Genehmigung.) Mit Rücksicht auf das befriedigende Ergebniss der am 4. Juli, 18. und 19. September, ferner am 30. October 1893, dann am 16. Jänner 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde das von dem Stadtrathe in Carlsbad im Einvernehmen mit der Firma Heinrich Mattoni vorgelegte Project für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn vom Carlsbader Bahnhofe der Buschtěhrader Eisenbahn zum Kaisergarten in Carlsbad mit einer Abzweigung zu der von der obgenannten Firma geplanten Verbindung nach Giesshübl-Puchstein im Sinne der Commissionsanträge zur Ausführung genehmigt; ferner wurde der Stadtgemeinde Carlsbad bezüglich der Variante für die Theilstrecke Schlachthaus—Carlsbad—Drahowitz der obigen projectirten Localbahn der bedingte Bauconsens ertheilt.
[15. Juli, Z. 60.555 ex 1893.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Budweis—Kl.-Reifling: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Budweis hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines normalspurigen Industriegeleises von der Haltestelle Steinkirchen-Bergwerk der Staatsbahnlinie St. Valentin—Budweis zum Braunkohlen-Bergwerke des Isidor Mautner für den 22. August anberaumt. [G.-I.-Z. 15.044.]

— (Linie Stanislau—Woronienka: Herstellung von Holzverladestellen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung mehrerer Holzverladestellen auf der Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka für den 24. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 13.825.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Errichtung einer Haltestelle in km 104·2: Stations-Commission.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die Stations-Commission hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Errichtung einer Personen-Haltestelle beim Wächterhause Nr. 21 in km 29·373 der Ostrau-Friedlander Bahn, bezw. in km 104·2 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den 24. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Heinrich Kortüm betraut.
[G.-I.-Z. 14.985.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Heizhaus in Lissa.) In der Station Lissa wurde ein Heizhaus mit zwei Ständen hergestellt. [2. August, Z. 35.763.]

— (Linien Wien—Tetschen und Deutschbrod—Liebau: Bauliche Herstellungen.) Das Project für die Auswechslung der gesammten Wasserförderungsanlage in der Station Nimburg und des Pumpensatzes in Königgrätz wurde genehmigt. [23. Juli, Z. 35.448.]

— (Bahneinfriedung in Jedlesee und Schrankenumwandlung nächst Jesnitschan.) Die Bahnstrecke zwischen der Aufnahms- und Transitstation Jedlesee der Linie Wien—Tetschen wird mit einer 460 m langen Einfriedung versehen und der Wegschranken in km 86·7/8 der Linie Deutschbrod—Parduhitz—Liebau nächst der Haltestelle Jesnitschan in einen Zugschranken umgewandelt. [23. Juli, Z. 24.087.]

— (Erweiterung der Station Smiřic.) In der Station Smiřic werden aus Anlass des Anschlusses der Linie Sadowa—Smiřic der Böhmischen Commercialbahnen die Verlade- und Geleiseanlagen entsprechend erweitert.
[28. Juli, Z. 40.793.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Brückenwaage sammt Häuschen.) In der Station Dobřenitz-Syrowatka wurde für Zwecke der Firma Pospišil, Morawek & Blacha in Předměřic eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt.
[2. August, Z. 41.957.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Verladeplatz-Errichtung in Bělohrad.) Aus Anlass des gesteigerten Frachtenverkehres wird zwischen dem Aufnahmsgebäude und dem südlichen Stationsende am Bahnhofe in Bělohrad ein neuer Verladeplatz errichtet. [31. Juli, Z. 35.764.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Kanzlei-Anbau.) Für die Herstellung eines Kanzlei-Anbaues an den Güterschuppen der gemeinschaftlichen Station Rossitz wurde die Baubewilligung ertheilt. [2. August, Z. 41.956.]

— (Linien Josefstadt—Seidenberg und Deutschbrod—Liebau: Auswechslung von Distanzsignalen in Mastig und Černožitz.) In der Station Mastig der Linie Josefstadt—Seidenberg und in der Haltestelle Černožitz der Linie Deutschbrod—Liebau werden die mechanischen Distanzsignale gegen elektrische ausgewechselt. [2. August, Z. 34.197.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Linie Morchenstern — Josefsthal: Concession für eine normalspurige Schleppbahn.) Dem Alexander Ressel in Gablonz wurde zum Baue und Betriebe eines normalspurigen, mit animalischer Kraft zu betreibenden Schleppgeleises von der Station Morchenstern des Kamnitzthalflügels der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn zu dem nächst dieser Station projectirten Kohlenlager die Concession ertheilt. [26. Juli, Z. 38.697.]

Böhmische Commercialbahnen. (Bauherstellungen.) Das Project für die Abtragung eines Geleises in der Station Königgrätz-Plotist, sowie für die Herstellung der in der Station Smiřic in Aussicht genommenen neuen Geleiseanlagen wurde zur Ausführung genehmigt. [30. Juli, Z. 38.696.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Erweiterung der Station Ungar.-Brod: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Erweiterung der Station Ungar.-Brod für den 24. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 14 462.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Einstellung fremder Specialwagen in den Fahrpark.) In den Fahrpark der k. k. Staatsbahnen wurden nachstehende Specialwagen eingestellt, und zwar: Bierwagen der Serie G b, 6 Stück, Eigenthum der Ersten Pilsener Actienbrauerei, 2 Stück der fürstlich Schwarzenberg'schen Brauerei in Laun, 2 Stück der fürstlich Schwarzenberg'schen Brauerei in Wittingau, 2 Stück der fürstlich Schwarzenberg'schen Brauerei in Protivin, 4 Stück der Libotschaner Brauerei, 4 Stück der Budweiser bürgerlichen Brauerei, 1 Stück der Brauerei des Johann Götz in Okoćim und 20 Stück des bürgerlichen Brauhauses in Pilsen, weiters Reservoirwagen Serie R, 2 Stück, Eigenthum der Firma Johann David Stark, 2 Stück der Galizischen Handels-Actiengesellschaft, 3 Stück der Firma Goldlust & Co. in Krakau, 12 Stück der Firma M. Fischl's Söhne in Prag und 3 Stück der Galizischen Actien-Hypothekenbank. Sämmtliche Wagen sind nach schon früher genehmigten Typen hergestellt und alle mit Bremse versehen. [Z. 44.409.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 6. August, Z. 52,245, die seinerzeit mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 4709, im Sinne der bestehenden Normen dem Bergwerksbesitzer Cajetan Faber ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Leskovać (nächst Agram, am rechten Saveufer) der südlichen Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen Budapest — Dombovár — Zákány — Zágráb — Fiume abzweigende, über Samobor und Bregana bis zur ungarisch-krainischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 ex 1893, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Projectirte Localbahn Verócze (Virovitica)-Kaproncza (Kopreinitz). (Beschlussfassung.) Die Interessenten der Comitate Belovár und Verőcze (Croatien) haben den Beschluss gefasst, den Ausbau einer circa 64 km langen, von der Station Verőcze (zwischen Barcs und Terezovac-Suhopolje) der Linie Barcs — Verőcze — Pakrácz-Lipik des Südbahnbetriebes ausgehenden und diese über Bukvica, Pitomacsa, Klostar, Gyurgyevác (St. Georgen), Virje und Novigrad in der Station Kaproncza (Koprivnica, Kopreinitz) mit der südlichen Hauptlinie Budapest — Dombovár — Zákány — Kaproncza — Zágráb (Agram) — Fiume verbindenden normalspurigen Localbahn materiell zu fördern und aus diesem Anlasse Stammactien im Betrage von 700 000 fl. gezeichnet. Durch diese Linie werden im Anschlusse an die projectirte Localbahn Varasd-Kaproncza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88, Vorconcession Post 1) von Pragerhof aus über Csakathurn (Südbahn), Varasd (Zagorianer Bahn), Kaproncza und Verőcze, ferner von dort aus über die Theilstrecke Verőcze—Terezovac-Suhopolje der Eisenbahn Barcs-Pakrácz und weiterhin über die Flügelbahn Terezovac-Suhopolje—Slatina im Anschlusse an die Theilstrecke Slatina—Našić der projectirten Localbahn Szent Lörincz-Slatina-Našić (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81) und deren projectirte Anschlussbahn Našić—Strižívojna-Vrpolje (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 77) die mittleren Gebietstheile Steiermarks im kürzesten Wege mit dem Südosten der Monarchie, bezw. den Grenzbahnen, d. i. der Gesammtlinie Sziszék—Szunja—Uj-Gradiska—Bród—Strižívojna-Vrpolje—Vinkovce—Mitrovicza—India—Zimony (Semlin) und durch Vermittlung der Flügelbahn Strižívojna-Vrpolje—Samac mit der Save und dem nordöstlichen Theile des Occupationsgebietes verbunden werden.

Projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest nach Budafok. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung einer vom Brückenkopfe einer der zu erbauenden neuen Donaubrücken des II. Bezirkes in Budapest ausgehenden, mit Berührung der Mattoni'schen Salzbäder bis Budafok (Promontor) führenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe für den 17. September angeordnet und die Budapester Communal-Verwaltung aufgefordert, an dieser Begehung theilzunehmen. Nach Ausbau der Donaubrücken wird die projectirte Linie mit dem Betriebsnetze der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe durch die über die Brücke führenden Geleise dieser letzteren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 147 ex 1892 und Nr. 8 ex 1893) verbunden und die derzeit am Donauquai im Bereiche des IV. Stadtbezirkes gelegenen schwimmenden Donaubäder im Interesse der Vermehrung der Landungsplätze in den freien Strom nächst Budafok und Promontor verlegt werden.

Elektrische Bergbahn-Actiengesellschaft in Budapest (Constituirung der projectirten Unternehmung als Actiengesellschaft.) Wie aus Budapest berichtet wird, ist unter Führung eines hervorragenden Budapester Finanzinstitutes die Gründung einer neuen Budapester Verkehrsunternehmung unter der Firma „Budapester Bergbahn-Actiengesellschaft" im Zuge. Die zu erbauende Strasseneisenbahn, bezw. Bergbahn mit elektrischem Betriebe, wird von einem geeigneten Punkte des rechtsuferseitigen Donauquai vom II. Stadtbezirke ausgehen, mit Berührung des „Leopoldifeldes" (im Ofner Gebirge), des „Tiefen Thales" bis Budakesz, mit Berührung der dortigen Villeggiatur über eine von dort abzweigende Flügelbahn bis Maria-Remete (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1893, Vorconcession Post 2) und weiterhin bis Hidegkut führen. Die Linie wird theilweise als Adhäsions-, theilweise als Zahnradbahn hergestellt werden.

Projectirte Localbahn Szent Lörincz-Slatina-Našić. (Constituirende Generalversammlung.) Am 3. August fand in Budapest unter Vorsitz des Concessionswerbers, Reichstags- und croatischen Landtags-Abgeordneten Heinrich von Francisci de Szalancz, Vicepräsidenten des croatischen Landtages, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Szent Lörincz-Slatina-Našić (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 81) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Projectanten über die im Interesse der Realisirung des Bahnbaues bisher getroffenen Massnahmen zur Verlesung. Diesem zufolge beträgt das Actiencapital 4,891.000 fl., getheilt in 14.070 Stück Stamm- und 34.840 Stück Prioritätsactien. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes erfolgten die Wahlen in den Directions- und in den Aufsichtsrath. In einer hierauf abgehaltenen Sitzung des Directionsrathes wurde Heinrich von Francisci zum Präsidenten und Eduard Grosz zum Vicepräsidenten des Directionsrathes gewählt.

Ausland.

Italien. (Elektrische Tramway Varese-Prima Cappella.) Die Firma Schuckert in Nürnberg hatte einen sorgfältig gearbeiteten und mit genauen Einzelheiten versehenen Entwurf vorgelegt, welcher den ursprünglichen Vorschlag insoferne verbesserte, als an keiner Stelle die Neigung 6 pCt. überschreitet. Der frühere Kostenanschlag betrug 365.000 Lire, hat sich jedoch bedeutend ermässigt. In der Ende December 1893 stattgehabten Versammlung der Betheiligten, welche das erforderliche Capital gezeichnet haben, war nur die kleinere Hälfte der letzteren vertreten, weshalb die Versammlung sich als beschlussunfähig erklärte, jedoch behufs Vermeidung von Zeitverlust bis zu einer neuen Berathung die fachmännische Prüfung der Vorlage anordnete. Aus dem Berichte über den Anlageentwurf ist ersichtlich, dass die Bahnlinie, beim Nordbahnhof zu Varese beginnend, einen Theil der städtischen Strassen durchzieht, demnächst die Provincial- und die Gemeindestrasse ab Selva piana bis zu deren Abzweigung nach Velate, alsdann die Privatstrasse Foscarini verfolgt und schliesslich bis zum Endpunkte der Haltestelle Prima Cappella auf eigenem Unterbau läuft. Die Gesammtlänge beträgt 6·3 km. Die Länge des eigenen Bahnkörpers von 1·2 km wird einschliesslich des Landankaufes auf 20.000 Lire veranschlagt. Die auf Grund der statistischen Ermittlungen aufgestellte Berechnung stellt rund 54.000 Lire Roheinnahme, 35.000 Lire an Betriebs- und allgemeinen Kosten, somit 17.800 Lire Betriebsüberschuss in Aussicht. Es ist ein viertelstündiger Verkehr mit einer Durchschnitts-Geschwindigkeit von 14 km in der Stunde vorgesehen. Die gesammte Anlage kann in vier Monaten vollendet sein, und soll geeignet sein, 235 Personen in der Stunde zu befördern. In der Hauptversammlung am 11. März wurde der Entwurf und Plan genehmigt, sowie die endgiltige Bildung der Actiengesellschaft mit dem Sitz in Varese ausgesprochen. Das Capital derselben wurde vorläufig auf 320.000 Lire bestimmt, dargestellt durch 3200 Actien à 100 Lire.

— (Drahtseilbahn in Rom Villa Borghese.) Für die nächste Ausstellung in Rom wurde das Gelände bei der Villa Borghese vermöge seiner günstigen Lage in der Stadt als das geeignetste befunden, doch handelt es sich hiebei darum, für das Publicum vom Pinciogarten her einen bequemen Zugang zu schaffen. Die Form des Geländes bietet insofern technische Schwierigkeiten, weil die beiden genannten Punkte bei einer wagrechten Entfernung von etwa 300 m zwar annähernd in gleicher Höhe liegen, jedoch die Wiesen und Gärten, welche an die Ostmauer, bezw. den Abhang des Pincio anstossen, um mehr als 20 m tiefer gelegen sind. Ein verbindender Viaduct würde zwar ein stattliches Bauwerk sein, indessen über eine Million Lire kosten, welche Summe für besagten Zweck zu hoch erscheint. Ingenieur Ferretti entwarf daher den Plan einer doppelten Neigung nach Art einer vergrösserten sogenannten russischen Rutschbahn in dem Sinne, dass von der Pincio-Seite her der Abhang mit 20 pCt. Fall durch eine geneigte Ebene bewältigt wird, die Bahn mittelst eines auf 50 m Länge verminderten Viaductes (drei Bogen in Eisenbau) die anschliessenden Wiesen u. s. w. überschreitet, gegen den zoologischen Garten wieder mit 15 pCt. ansteigt und dann der natürlichen Neigung des Geländes bis zum Endpunkt an der Villa Borghese folgt. — Der Voranschlag berechnet die Herstellungskosten auf 120.000 Lire. Auf der Bahn soll ein fortwährender Verkehr durch einen eleganten, offenen Sommerwagen, welcher 60 Personen fasst, alle 3 Minuten stattfinden. — Der Abstieg erfolgt durch eigene Schwere, der Aufstieg durch ein Seil ohne Ende an einer feststehenden Bewegungsmaschine von 30 Pferdekräften. Die Geschwindigkeit, welche auf dem wagrechten Theile der Bahn bis zu 60 km in der Stunde gesteigert werden könnte, soll im Absteigen etwa auf 20 km, im Aufsteigen auf höchstens 30 km in der Stunde begrenzt werden. Dies wird erreicht einerseits durch entsprechende Hemmung der lebendigen Kraft des niedergehenden Wagens, andererseits durch die besonderen von dem genannten Ingenieur angeordneten Vorrichtungen in und mit dem Seilbetriebe.

— (Tramway in Turin.) Der Jahresbericht der belgischen Gesellschaft für 1893 verzeichnet an Einnahme 1,653.485 Lire (Vorjahr 1,566.055 L.), an Ausgabe 1,011.274 L. (944.086 L.), somit Ueberschuss 642.211 L. gegen 621.969 L. in 1892. — Der verfügbare Reingewinn betrug mit Einschluss des vorjährigen Vortrages 228.203 Frcs. und gestattete eine Dividende von 12 Frcs. auf die Actie.

Nordamerika. (Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten.) Nach dem letzten Berichte der Commission für den zwischenstaatlichen Verkehr betrug die Länge aller Bahnen in den Vereinigten Staaten mit Ende Juni 1893 176.461 engl. Meilen, d. i. 283.926 km. Die Gesammtlänge der Geleise, einschliesslich der Bahnhofsgeleise und zweiten Geleise der currenten Bahn betrug 230.137 engl. Meilen. Gegenwärtig bestehen 1890 Bahngesellschaften, von welchen 752 selbstständig ihre Linien betreiben. Werden die Bahnen nach der Grösse der bezüglichen Netze gruppirt, so ergibt sich, dass 42 Gesellschaften ein Netz von mehr als 1000 Meilen Länge, 26 Gesellschaften ein Netz zwischen 600—1000 Meilen, 23 Gesellschaften ein solches von 400—600 Meilen, 41 Gesellschaften ein Netz von 250—400 Meilen Länge besitzen. Die erstgenannten 42 Bahngesellschaften betreiben ein Netz von zusammen 98.385 Meilen, d. i. ca. 55·8 pCt. der ganzen Bahnlänge der Vereinigten Staaten. Die Gesammtzahl der Locomotiven aller Bahnen betrug im Jahre 1893 34.788, jene der Wagen 1,119.878 Stück, zu welch letzteren noch 154.068 gemiethete Wagen hinzukommen, so dass im Ganzen 1,273.946 Wagen im Verkehre stehen. Die Anzahl der per Personen-Locomotive beförderten Reisenden betrug im Berichtsjahre 66.268; es entfallen hierauf 1,588.601 Personenmeilen. Im Durchschnitte wurden von einer Güterzugsmaschine 40.062 t befördert und 5,031.889 Tonnenmeilen geleistet. Die Zahl der Eisenbahn-Bediensteten betrug Ende Juni 1893 873.602, wovon 35.384 auf die allgemeine Verwaltung, 256.212 auf Bahnerhaltung, 175.464 auf den Werkstättendienst und 397.915 auf den Fahrdienst entfallen. Es kommen sohin auf 100 Meilen Bahnlänge durchschnittlich 515 Eisenbahn-Bedienste. Das Anlagecapital aller Bahnen der Vereinigten Staaten stellte sich zum mehrerwähnten Zeitpunkte auf 10.506,235.410 $, wonach auf die engl. Bahnmeile 63.421 $ entfallen. Das gesammte Actiencapital der Bahnen betrug 4.668,935.418 $, wovon 3.982,009.602 $ Stammactien und der Rest von 686,925.816 $ Prioritätsactien sind. An fundirten Eisenbahnpapieren sind 5.225,689.821 $ ausgegeben, wovon 4.504,383.162 $ auf Pfandbriefe, 410,474.647 $ auf verschiedenartige Obligationen, 248,132.730 $ auf solche Obligationen entfallen, welche das Pfandrecht auf das Reineinkommen besitzen. Von dem ausgegebenen Actiencapital erhielten 2.859,334.572 $, d. i. 61·24 pCt. aller Actien, keine Dividende. Von dem Dividenden tragenden Actiencapitale erhielten:

5·25 pCt.	eine Dividende zwischen	4—5	pCt.
11·62 „	„ „ „	5—6	„
5·24 „	„ „ „	6—7	„
5·32 „	„ „ „	7—8	„

Von den fundirten Eisenbahnpapieren erhielten 492,276 999 Dollars, d. i. 10·93 pCt. der Obligationen, keine Verzinsung. Jene Papiere, welche aus dem Reineinkommen in erster Reihe zu verzinsen sind, hatten höchst ungünstige Ergebnisse; es erhielten 204,804.269 $ dieser Papiere, d. i. 82·56 pCt., keine Interessen. Die Gesammtzahl der in dem mit Ende Juni abschliessenden Berichtsjahre beförderten Reisenden betrug 593,560.612; die Anzahl der geleisteten Personenmeilen stellte sich auf 14.229,101.000. Auf einen Reisenden entfielen im Durchschnitte 23·97 Meilen Fahrtlänge. Die Zahl der beförderten Güter betrug im genannten Jahre 745,119.482 t mit einer Leistung von 93.588,111.833 Tonnenmeilen. Im Durchschnitte wurden per Güterzug 183·97 t befördert. Die Zahl der geleisteten Personenzugmeilen betrug 335,618.770, jene der Güterzugmeilen 508,719.506. Die Bruttoeinnahmen aller Bahnen betrugen im gedachten Jahre 1.220,751.874 $, um 49,344.531 $ mehr als im Vorjahre. Die gesammten Betriebsausgaben stellten sich auf 827,921.199 $, d. i. um 46,923.303 $ höher als im Vorjahre. Nach Begleichung der Zinsen der fundirten Papiere verblieben 111,058.034 $ für Dividenden verfügbar, um 4,907.157 Dollars weniger als im Vorjahre. Von den Brutto-Einnahmen entfallen 29·5 pCt. auf den Personenverkehr und 68·5 pCt. auf den Güterverkehr. Die Zahl der im Berichtsjahre getödteten Eisenbahn-Bediensteten war ungewöhnlich gross; sie betrug 2727, um 173 mehr als im Vorjahre; ausserdem wurden 31.729 Bedienstete verletzt, d. i. um 3462 mehr als im Vorjahre. Ferner wurden in der genannten Periode 299 Reisende getödtet und 3229 verletzt, um 77 weniger, bezw. um 1 mehr als in der Vorperiode. Der Bericht enthält endlich auch Andeutungen, dass der bisherige Uebelstand der verschiedenartigen Rechnungslegung bei den einzelnen Bahngesellschaften anerkannt wird und eine diesbezügliche Aenderung im Zuge ist. Zunächst wird ins Auge gefasst, die Contirung der Betriebsausgaben bei allen Bahnverwaltungen einheitlich zu gestalten. Auch wird angestrebt, eine Stelle zu gründen, bei welcher Daten über den Güterverkehr der einzelnen Bahnen gesammelt und zu einer Verkehrsstatistik verarbeitet werden sollen. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Pandora" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 25. Juni mit 117 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 28 Colli Möbel; nach Bahia 400 Colli Mehl; nach Rio di Janeiro 265 Colli Stahl, 71 Colli Möbeleffecten, 7 Colli Knöpfe, 8 Colli Glaswaaren, 50 Colli Pfeffer; nach Santos 18 Colli Holzwaaren, 60 Colli Stahl, 52 Colli Wein, 65 Colli Holzmöbel. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 31.585 fl. ö. W.

Fiumaner Seehafen. (Maritime Frachtenbewegung im I. Semester 1894.) Die maritime Verkehrsbewegung im Bereiche des Fiumaner Hafens (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 104 ex 1893) ergab, laut den officiellen statistischen Ausweisen, mit Ausschluss des an und für sich geringen Holzimportes im I. Semester 1894:

	1894	1893
	in Metercentnern	
Import	2,329.938	2,049.321
Export	1,145.165	1,351.688
Zusammen	3,475.103	3,401.009

In Bezug auf die für Ungarn speciell wichtigsten Import-Artikel ergeben sich folgende Daten:

a) Import:

	1894	1893
	in Metercentnern	
Kaffee	10.430	14.030
Agrumen	59.250	36.970
Wein	520.150	432.830
Gummen und Harze	19.390	25.100
Oele, vegetabilische	16.160	12.790
Jute	151.170	101.540
Reis	381.650	373.930
Petroleum	282.280	348.200
Gerbstoffe	6.420	8.800
Eisen und Stahl	40.200	18.400
Chemische Producte	17.950	50.050

b) Export:

	1894	1893
	in Metercentnern	
Zucker	128.730	198.640
Pflaumen	14.510	15.000
Reis	15.940	54.610
Papier	5.780	6.120
Chemische Producte	12.970	9.680
Gerbstoffe	64.540	57.110
Mineralwasser	12.330	13.900
Sprit	4.510	12.830
Mehl	440.050	446.000
Weizen	3.300	2.400
Mais	14.980	70.840
Gerste	103.000	129.800
Fisolen	159.940	172.730
Cellulose	13.090	18.970
ausserdem		
	in Millionen Stück	
Fassdauben	23·36	30·86

In sonstigem Nutz- und Werkholz war der Verkehr dieses Jahr steigend, da die lebhaften Schiffsgelegenheiten, namentlich mit Italien, sich bisher günstig stellten.

Canal von Korinth. Laut eines neuerlichen, der Verwaltung des Oesterr. Lloyd kürzlich zugekommenen Berichtes eines auswärtigen Fachmannes hat eine abermalige Besichtigung des Canals ergeben, bezw. bestätigt, dass die Durchfahrt desselben keineswegs leicht zu bewerkstelligen sein wird. — Vor Allem hat sich die Idee der Benützung von Löschborden (parabordi, d. s. Vorrichtungen zum Schutze der Schiffseiten) bei der Durchfahrt, in Folge der unzweckmässigen Construction des Canals, als nicht ausführbar erwiesen, indem die Breite des Canalbettes 21 m, jene des Spiegels aber 24·5 m beträgt. — Ausserdem zeigt sich die vom Capitän-Inspector des Oesterr. Lloyd, L. Lemesich, in seinem Berichte (abgedruckt im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 21) aufgestellte Forderung als vollkommen begründet, nämlich, dass auf der Seite von Poseidonia ein mindestens 500 m langer Schutzdamm errichtet werden müsse. — Am 26. Juli stiess ein Dampfer einer englischen Gesellschaft bei der Passage des Canals von Korinth in Folge der heftigen Strömung an eine der Canalflanken und verlor hiebei zwei Schraubenflügel.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis zum 26. August.)

Adriatischer Dienst.

20. August, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.
21. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.
22. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis". Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano. Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
23. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.
24. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
25. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.
26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

21. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis", Capitän C. Buzik, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
22. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vesta", Capitän E. Ratzman, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.
24. „ um 1 Uhr Mittag: Dampfer „Amphitrite", Capitän G. Mariani, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
25. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Elektra", Capitän G. de Grisogano, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela" Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.
3. September, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperatrix", Capitän . . . . . nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. Juli d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. geheime Rath, Sectionschef und Präsident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien Dr. Leon Ritter von Biliński das Grosskreuz des herzoglich Sachsen-Ernestinischen Hausordens;

der Stationschef der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Villach Johann von Metzerich das Ritterkreuz des königlich portugiesischen Christus-Ordens und

der Mercantil-Capitän Marcus Andrić in Triest den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Militärtarife für Oesterreich vom 1. November 1892.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. September 1894 tritt der obengenannte Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält: Ergänzung, bezw. Berichtigung des Verzeichnisses jener Eisenbahnen, für welche der Militärtarif giltig ist, dann Ergänzung der Bestimmungen über den Militärpersonen-Transport, ferner Berichtigung des Anhanges, dann Aenderung, bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Militärgütern, sowie des Tarifes für Nebengebühren, Ergänzung der Gebühren-Zuschlagstabellen für Frachtgüter und neue Tabelle zur Ermittlung des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung.

Wien, am 17. August 1894. [646]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen österr. Grenzstationen.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Giltigkeit ab 1. October 1894 tritt ein Nachtrag I zum Tarif-Theil II vom 1. März 1894 für den in rubro genannten Verkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält geänderte, theilweise erhöhte Frachtsätze, und zwar:

sub A. für diverse Relationen des Ausnahmetarifes Nr. 24;
sub B. für die Relation Reichenberg—Tetschen B.N.B. und Bodenbach B.N.B.;
sub C. für die Relation Eger B.E.B., Franzensbad B.E.B., und endlich
sub D. Berichtigungen zum Haupttarife.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 16. August 1894. [647]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VI zum Local-Gütertarife Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1894, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. October 1894, beziehungsweise vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Plan-Tachau, bezw. Wotic-Selčan, gelangt zum Local-Gütertarife Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) der Nachtrag VI zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Tarif und Kilometerzeiger der Localbahn Plan-Tachau;
II. Tarif und Kilometerzeiger der Localbahn Wotic-Selčan und
III. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 15 kr. erhältlich.

Wien, am 16. August 1894. [648]

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung des Nachtrages I zu Theil IV, Heft Nr. 2, Abtheilung B, des Gütertarifes.

Am 1. September 1894 tritt der Nachtrag I zu dem obenbezeichneten Tarife in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

a) Aenderungen des Vorwortes und der Tarifbestimmungen;
b) Ausnahme-Frachtsätze für Borke, Lohe, Rinden, gemahlen oder sonst zerkleinert;
c) besondere Frachtsätze für die Station Malmedy der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.);
d) Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 18. August 1894. [649]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abfertigung von Traglasten.

Vom 1. September 1894 bis auf Widerruf werden Traglasten, welche in Butten, Käfigen, Körben, Säcken, Steigen u. dgl. verpackte Marktwaaren, wie z. B. Eier, Fett, Geflügel, Gemüse, Milch, Obst enthalten, von den für den Gepäcksverkehr nicht eingerichteten Haltestellen der Localstrecken Neulengbach—Wien Westbahnhof, Kaiser Ebersdorf—Wien Westbahnhof und Tulln—Wien Kaiser Franz Josef-Bahnhof nach den Stationen und Haltestellen der vorbezeichneten Strecken bei Auflieferung als Reisegepäck unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Das Gewicht einer einzelnen Traglast darf 50 kg nicht übersteigen, andernfalls kann die Abfertigung nur als gewöhnliches Gepäck im Nachzahlungswege erfolgen; nach Haltestellen ist jedoch die Beförderung von Traglasten im Gewicht von mehr als 50 kg auch als Reisegepäck ausgeschlossen.

2. Bei der Abfertigung derartiger Traglasten wird dem Aufgeber über jede einzelne Traglast ein Gepäcksschein auf einer besonderen hiefür bestimmten Drucksorte eingehändigt.

3. Die Traglasten sind von den Eigenthümern in den Gepäckswagen zu verbringen. Ebenso ist es Sache des Eigenthümers, die Traglast beim Gepäckswagen wieder abzuholen, sowie unterwegs nöthige Umladungen zu besorgen.

4. Eine Versicherung des Interesses der Lieferungen ist nicht zulässig.

5. Wird die zur Beförderung nach einer für den Gepäcksverkehr nicht eingerichteten Haltestelle übernommene Traglast bei Ankunft des betreffenden Zuges nicht sofort von der Partei beim Gepäckswagen übernommen, so ist die Verwaltung von jeder Verantwortung frei. In diesem Falle kann die Traglast unter Anrechnung der nach dem wirklichen Gewichte entfallenden Gepäcksfracht bis zur nächsten in der Fahrtrichtung gelegenen Station weitergeführt und daselbst eingelagert werden. Die nachträgliche Ausfolgung solcher Trag-

lasten erfolgt dann nur in dieser Station gegen Entrichtung der für die Weiterbeförderung entfallenden Beförderungsgebühren, sowie des eventuell aufgelaufenen Lagergeldes.

6. Im Uebrigen finden auch auf Traglasten die für Gepäck bestehenden reglementarischen und allgemeinen Zusatzbestimmung sinngemässe Anwendung.

Tarif:

Die für eine Traglast einzuhebenden Gebühren betragen einschliesslich der Stempelgebühr:

für Entfernungen bis 10 km . . . . 15 kr.
" " " 20 " . . . . 20 "
" " " 30 " . . . . 30 "
" " " 40 " . . . . 40 "

Wien, am 11. August 1894. [650]

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Warschau und Moskau einerseits und böhmischen, sowie galizischen Stationen andererseits über Granica.

Neuer Tarif.

Mit 1. September 1894 tritt für den vorbezeichneten Verkehr unter Aufhebung des bestehenden Tarifes vom 15. Juli 1891 ein neuer Tarif in Kraft.

Exemplare desselben sind bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 20 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 17. August 1894. [651]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Nachtrag VI zum Tarife vom 1. December 1888.

Mit 1. September 1894 tritt der Nachtrag VI zum Tarife vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr in Kraft.

Dieser Tarif-Nachtrag enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften;
2. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification;
3. Aenderungen und Ergänzungen der Tarife.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Station Wien (Südbahnhof) und bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest zum Preise von 24 Hellern pro Stück bezogen werden.

Wien, am 17. August 1894. [652]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung von Braunkohlen und Braunkohlen-Briquettes.

Vom 1. September 1894 ab findet der Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen, Steinkohlen-Briquettes und Coaks von Stationen des Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen vom 1. September 1893 auch auf Braunkohlen und Braunkohlen-Briquettes Anwendung.

Wien, am 18. August 1894. [653]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. Wit Wirksamkeit vom 1. August wurde die Station Wolkenburg in den Schleifholz-Ausnahmetarif 6 A (Seite 94—99 des Nachtrages XI) einbezogen. Die Frachtsätze sind durch Anstoss von 0·02 Mk. pro 100 kg an die bezüglichen Sätze der Station Remse zu bilden.

Berlin - Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 1. August gelangte der Nachtrag 5 zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen zu B. Besondere Tarifvorschriften.
II. Aenderungen zu D. III. Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.
III. Aenderungen und Ergänzungen zu E. Kilometerzeiger.
IV. Aenderungen und Ergänzungen zu F. Tariftabellen.
V. Aenderungen und Ergänzungen zum Anhang.
VI. Berichtigung.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891 (Theil II, Heft Nr. 5 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen deutschen Bahnen). (Ausnahmetarif 9.) Mit Wirksamkeit vom 1. August ab findet der im Hessisch-Bayerischen Verkehr bestehende Ausnahmetarif Nr. 9 (für Dünger und Phosphate) auch im Verkehre der Station Darmstadt (Main-Neckarbahn) mit den bayerischen Stationen, soweit dieselben im Main-Neckarbahn-Bayerischen Gütertarife mit Tarifentfernungen ausgerüstet sind, Anwendung.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II, Heft Nr. 1, des Süddeutschen Verbands - Gütertarifes, Verkehr zwischen deutschen Bahnen). (Ausnahmetarif 7.) Der im Nachtrag II, Seite 8, des Pfälzisch - Bayerischen Gütertarifes angeführte Ausnahmetarif Nr. 7 für Dünger und Phosphate (Ausnahmetarif 2, Ziffer 1, des Gütertarifes für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) kommt vom 1. August ab auch im Verkehre zwischen Diedenhofen, Dommeldingen, Düdelingen Werk und Hayingen einerseits und den in den aussenbezeichneten Gütertarif einbezogenen bayerischen Stationen unter Zugrundelegung der bezüglichen Tarifentfernungen zur Anwendung. Für die Station Lindau werden die Frachtsätze besonders bekannt gegeben.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarif 7.) Mit Wirksamkeit vom 1. August ab kommen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 7 (für Dünger und Phosphate) unter Wegfall der bisherigen Beschränkung im gesammten Umfange des Pfälzisch-Bayerischen Gütertarifes mit Abfertignng nach Massgabe der ordentlichen Verkehrsleitungs-Vorschriften zur Anwendung. Für die Station Lindau werden die Frachtsätze besonders bekannt gegeben.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarif 9.) Mit Wirksamkeit vom 1. August ab kommen die Frachtsätze des Aunahmetarifes Nr. 9 (für Dünger und Phosphate) unter Wegfall der bisherigen Beschränkung im gesammten Umfange des vorbezeichneten Gütertarifes, einschliesslich des Verkehres mit den auf badischem Gebiete gelegenen Stationen Ebersbach, Gaimühle (Wohlgelegen) und Waldhof mit Abfertigung nach Massgabe der ordentlichen Verkehrsleitungs-Vorschriften zur Anwendung.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891 (Theil II, Heft Nr. 3, des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen deutschen Bahnen). (Ausnahmetarif für Dünger und Phosphate.) Mit Wirksamkeit vom 1. August ab kommen eie Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Dünger und Phoshate unter Wegfall der bisherigen Beschränkung im gesammten Umfange des Saarbrücken-Bayerischen Verkehres mit Abfertigung nach Massgabe der ordentlichen Verkehrsleitungs-Vorschriften zur Anwendung. Für die Station Lindau werden die Frachtsätze besonders bekannt gegeben.

Norddeutsch - Sächsischer und Stettin - Schlesisch/-Märkisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung von Stationen der Sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für rohe Baumwolle.) Ab 15. August wurden die Stationen Cossen, Hetzdorf b. Oederan, Remse und Weisskirchen der Sächsischen Staatsbahnen in die neuen Ausnahmetarife für rohe Baumwolle einbezogen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1464	Oesterr. Nordwestbahn		Steine a) der Classe B b) der Classe C	Swétla	Lieben Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	a) 50·0 kr. b) 33·2 kr.	a) 34·9 kr. b) 26·3 kr.	a) 15·1 kr. b) 6·9 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
1465	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roh vorgearbeite Gewebrschäfte	Sierenz (Station der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)	Soroksár (Station der königl. ungarischen Staatseisenbahnen)	Bei Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			Mark 3·10		Im Kartirungswege		
1466	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gottschee	Rudolfswort	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	37 kr.	21 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		
1467	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus Pos. H—20/1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Raycza	Węgierska-Górka	Aufgabe als Frachtgut unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 5	kr. 2·8	kr. 2·2	Im Kartirungswege		
				Sól					5	3	2			
1468	K.k.St.B.	Die zur Erlangung der in diesem Blatte vom 30. December 1893, Nr. 148, sub Post 2892 und 2898, verlautbarten Frachtbegünstigungen erforderliche schriftliche Erklärung ist vom 24. August 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894, statt bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Stanislau einzureichen.												
1469	K.k.St.B.	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 87 vom 2. August 1894, unter fortlauf. Nummer 1401, enthaltene Kundmachung ist in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen“ dahin zu ergänzen, dass die verlautbarten Frachtsätze nur dann Anwendung finden, wenn die Bestimmungen des Rhein- und Main-Umschlags-Tarifes vom 1. October 1886 nebst Nachträgen erfüllt werden.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1470	Südbahn-Gesellschaft		Tabak, roh, d. s. Tabakblätter, unverarbeitet, und Tabakschrot	Barcs	Divacca (mit der Bestimmung nach Rovigno)	Bei Provenienz von Barcs	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	281	234	47	Im Kartirungswege		
				Budapest Südbahn	Klagenfurt loco	Battonya			313	302	11			
					Klagenfurt loco	Csaba	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen		313	302	11			
					Laibach S.B. loco	Csaba			313	267	46			
					Divacca (mit der Bestimmung nach Rovigno)	Csaba			356	262	94			
					Laibach S.B. loco	Hajdu-Dorogh			313	269	44			
					Klagenfurt loco	Nagy-Karoly			313	292	21			
					Laibach S.B. loco	Nagy-Karoly			313	257	56			
					Divacca (mit der Bestimmung nach Rovigno)	Nyirbátor			356	272	84			
					Klagenfurt loco	Rakamaz			313	294	19			
					Klagenfurt loco	Szolnok			313	296	17			
					Laibach S.B. loco	Szolnok			313	249	64			
					Laibach S.B. loco	Tolna			313	229	84			
					Divacca (mit der Bestimmung nach Rovigno)	Tolna			356	254	102			
									Heller incl. ungar. Steuer					
1471	Südbahn-Gesellschaft		Tabak	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Laibach loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach Laibach bestimmt sein und dort bezogen werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	116 Heller	96 Heller	20 Heller	Im Kartirungswege		
1472	Südbahn-Gesellschaft		Ultramarin (Pos. F—6 des Tarif Theiles I)	Neunkirchen	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach Wien-Praterquai bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	72 Heller	70 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
1473	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Görz	Triest S.B.	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Das Auf- und Abladen hat Seitens der Parteien innerhalb 8 Tagesstunden nach Zuweisung der Wagen zu erfolgen. Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif		32 Kronen pro Wagen		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 95. **Wien, 23. August 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 8. August 1894,*) betreffend einige Abänderungen und Ergänzungen der Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunden vom 11. Jänner 1867, R.-G.-Bl. Nr. 16, und vom 1. Juli 1868, R.-G.-Bl. Nr. 138, für die Buschtěhrader Eisenbahn.

Auf Grund Allerhöchster Entschliessung vom 19. Juli 1894 sind die Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunden vom 11. Jänner 1867, R.-G.-Bl. Nr. 16, und vom 1. Juli 1868, R.-G.-Bl. Nr. 138, für die Buschtěhrader Eisenbahn in nachstehender Weise abgeändert und ergänzt worden:

I.

An Stelle der Bestimmungen der §§ 7, 8 und 12 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. Jänner 1867, R.-G.-Bl. Nr. 16, und der §§ 6, 7 und 10 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 1. Juli 1868, R.-G.-Bl. Nr. 138, treten, insoweit nicht bereits weitergehende Begünstigungen Seitens der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn im Wege des Uebereinkommens eingeräumt worden sind, für alle Bahnlinien, bezüglich welcher die bezogenen Allerhöchsten Concessions-Urkunden Geltung haben, die nachfolgenden Anordnungen:

1. Die Gesellschaft hat die Post und die Postbediensteten nach Vorschrift des § 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung unentgeltlich zu befördern.

Die Postverwaltung ist berechtigt, alle fahrplanmässigen Courier-, Eil-, Post-, Personen- und gemischten Züge zur Beförderung der Post zu benützen.

Bei Eil- und Courierzügen bleibt jedoch die Beförderung von Frachtpostsendungen ausgeschlossen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat mit Genehmigung des Handelsministeriums zu erfolgen, welchem auch jede beabsichtigte Aenderung des Fahrplanes mindestens vierzehn Tage vorher mitzutheilen ist.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zur Beförderung der Post erforderlichen gewöhnlichen und Ambulance-Waggons auf ihre Kosten herzustellen und in Stand zu halten, wozu auch die Reinigung der Aussenseite und das Schmieren der Waggons gehört.

Mit Ausnahme der Eil- und Courierzüge hat die Gesellschaft bei jedem Zuge, für welchen es von der Postanstalt verlangt wird, nach dem Ermessen der letzteren einen achträdrigen Waggon oder zwei vierrädrige Waggons, welche nach den Anforderungen der Postanstalt eingerichtet sein müssen, unentgeltlich beizustellen und zu befördern.

Ergibt sich nach dem Ermessen der Postanstalt die Nothwendigkeit, bei einem Bahnzuge ausser dem achträdrigen Waggon oder den zwei vierrädrigen Waggons noch weitere Wagen zu Postzwecken beizustellen, so wird der Gesellschaft von der Postanstalt für jeden weiter beigestellten vierrädrigen Wagen und für jede im Postdienste zurückgelegte Meile der Betrag von Einem Gulden dreissig Kreuzern österr. Währung vergütet.

Bei jenen Zügen, bei welchen die Postanstalt nicht einen eigenen Waggon in Anspruch nimmt, demnach insbesondere bei Eil- und Courierzügen, ist ihr ein entsprechend eingerichteter, vollständig abgeschlossener und

*) Enthalten in dem am 17. August 1894 ausgegebenen LXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 174.

mindestens zwei Coupés umfassender Theil eines Eisenbahnwaggons zum Transporte der Postsendungen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Insofern in dem erwähnten Raume einzelne grössere Briefpackete oder Briefsäcke nicht untergebracht werden könnten, hat die Eisenbahnverwaltung für deren anderweitige sichere Unterbringung im Zuge vorzusorgen.

Die gewöhnliche Beleuchtung der zum Postdienste verwendeten Waggons obliegt der Gesellschaft in gleicher Weise wie bei den Personenwagen; die Kosten für die aussergewöhnliche Beleuchtung der inneren Wagenräume und für deren Beheizung werden von der Postanstalt getragen.

Die Postverwaltung ist berechtigt, die Post bei allen Eisenbahnzügen durch ihre eigenen Organe begleiten zu lassen.

Die Beförderung der zur Begleitung der Post erforderlichen Postbeamten, Conducteure und Diener, sowie der zur Ueberwachung oder Erlernung des Bahnpostdienstes entsendeten Organe der Postanstalt, welch letztere sich mit Certificaten der vorgesetzten Postdirection zu legitimiren haben, erfolgt unentgeltlich.

Der Postverwaltung ist ferner das Recht vorbehalten, bei allen Eisenbahnzügen, welche nicht durch ihre eigenen Organe begleitet werden, die Briefpost der von der Gesellschaft aufzustellenden Bahnverwaltung zur Beförderung durch die Organe der letzteren zu überweisen.

Für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen ist ein geeignetes Zimmer mit einer Requisitenkammer in dem Gebäude der Eisenbahn, sofern entsprechende Räumlichkeiten in demselben zur Verfügung stehen, unentgeltlich zu überlassen, und hinsichtlich der Befriedigung etwa eintretender weiterer Bedürfnisse für diesen Zweck wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der für weiter beizustellenden Raum in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

In jenen Bahnhöfen, in welchen keine Postämter aufgestellt sind, hat die Gesellschaft auf Verlangen der Postverwaltung die Uebergabe und Uebernahme der Postsendungen zwischen Bahnzügen und den Organen der Postanstalt, sowie deren zeitweilige sichere Aufbewahrung bis zur Uebergabe an ein Postorgan durch hiezu befähigte Bahnbedienstete gegen eine von der Postverwaltung festzusetzende Entlohnung besorgen zu lassen.

Dort, wo nach dem Ermessen der Postverwaltung der Postdienst es erheischt, hat die Gesellschaft ihre Bediensteten der Postanstalt zum Mitwirken bei dem Auf- und Abladen der Postsendungen gegen eine den diesfälligen Leistungen entsprechende Entlohnung zur Verfügung zu stellen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Verwaltungsrathe der Eisenbahn und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen auf den bezüglichen Bahnstrecken durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

2. Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphen-Anstalt herzustellen, einzurichten und zu unterhalten.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die Betriebsleitung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, die Drähte des Staatstelegraphen an den Stützpunkten der Bahnbetriebsleitung anzubringen oder selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien hat die Gesellschaft durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken. Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, auf ihren Bahnstrecken die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphen-Anstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern und in ihren Bahnhöfen und Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

In allen vorerwähnten Beziehungen ist die Gesellschaft gehalten, mit der Staatstelegraphen-Verwaltung rechtzeitig ein besonderes Uebereinkommen zu treffen.

3. Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege finden auch auf das Bahnunternehmen der Gesellschaft Anwendung. Die in Hinkunft zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Gesellschaft in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

II.

Die Gesellschaft unterwirft sich bezüglich ihrer sämmtlicher Linien den von der k. k. Staatsverwaltung im Interesse der inländischen Mühlenindustrie zu treffenden Tarifmassnahmen.

Die ermässigten Tarife und sonstigen Begünstigungen für Militärtransporte finden auch auf die zu Zwecken der k. k. Staats-Pferdezuchtanstalten veranstalteten Sendungen und deren Begleitung Anwendung.

Schüblinge und Sträflinge und deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zur halben Personenzugsgebühr dritter Classe zu befördern.

Für derlei Transporte, welche in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

III.

Die Gesellschaft ist bereit, den Unternehmungen von künftighin an die gesellschaftlichen Bahnlinien anschliessenden Localbahnen analoge Zugeständnisse, wie solche im Artikel VI des Localbahngesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, bezüglich der unentgeltlichen Mitbenützung bestehender Stationsanlagen für die daselbst bezeichneten Localbahnen vorgesehen sind, mit der Massgabe zu gewähren, dass die Kosten von Herstellungen, welche durch die Einmündung neuer Localbahnen in Stationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn veranlasst werden, lediglich von den betreffenden Localbahn-Unternehmungen zu tragen sind.

Bezüglich der Besorgung des Stationsdienstes in den Anschlussstationen und der Angemessenheit der hiefür zu leistenden Vergütung unterwirft sich die ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sofern hierüber eine Vereinbarung mit der Unternehmung der neuen Localbahnen nicht zu Stande kommen sollte, der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

Die Gesellschaft ist ferner auch bereit, ohne jedoch diefalls eine Verpflichtung zu übernehmen, das Zustandekommen von an die gesellschaftlichen Bahnlinien anschliessenden Zweig- und Flügelbahnen durch Uebernahme des Betriebes der letzteren unter Beistellung des Fahrparkes gegen Vergütung der eventuell pauschalmässig festzusetzenden Selbstkosten oder auf sonstige Weise nach Kräften zu unterstützen.

IV.

Die Befugniss der Staatsverwaltung zur eventuellen entgeltlichen Einlösung sämmtlicher Linien der ausschl. priv. Buschtěhrader Bahn tritt unbeschadet der Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. Jänner 1867, § 18, und der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 1. Juli 1868, § 19, für beide Netze mit Ende des Jahres 1897 ein.

Die Einlösungsbestimmungen für die Hauptlinien der Buschtěhrader Bahn finden auch auf die Localbahn Krupa-Kolleschowitz Anwendung, so dass diese Localbahn in Bezug auf das staatliche Einlösungsrecht als integrirender Bestandtheil der anschliessenden Hauptlinie der Buschtěhrader Bahn anzusehen ist.

Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Locomotiv-Eisenbahn von Teplitz nach Lobositz mit einer Abzweigung von Settenz zum Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen in Teplitz-Waldthor und einer Schleppbahn von Lobositz zur Elbe.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Locomotiveisenbahn von Teplitz nach Lobositz mit einer Abzweigung von Settenz zum Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen in Teplitz-Waldthor und einer Schleppbahn von Lobositz zur Elbe im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 27. Juli 1894. Z. 40.319.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Projectsstation Wlaschim der projectirten Localbahn Beneschau-Wlaschim über Zdislavic und Soutic nach Unter-Kralovic.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Anton Lanz, Obmann der Bezirksvertretung in Unter-Kralovic, im Vereine mit Alois Čermak, fürstlich Franz Auersperg'schen Forstmeister, und Oswald Žiwotski, Ingenieur in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Projectsstation Wlaschim der projectirten Localbahn Beneschau-Wlaschim über Zdislavic und Soutic nach Unter-Kralovic im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. August 1894. Z. 39.636.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Holitz über Trschitz nach Radwanitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Eisenbahncomité für den Bau einer normalspurigen Localbahn von Holitz über Trschitz nach Radwanitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für diese Bahnlinie im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. August 1894. Z. 40.312.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 4. August 1894, Z. 15.012, an die österreichischen Bahnverwaltungen, betreffend den anstandslosen Uebergang jener Wagen ungarischer Bahnverwaltungen, zu deren innerer Beleuchtung Wellekins-Oel verwendet wird.

Das kgl. ungarische Handelsministerium hat mit verschiedenen Petroleumsorten zu dem Zwecke Versuche anstellen lassen, um festzustellen, unter welchen Bedingungen Petroleumöl zur inneren Beleuchtung der Eisenbahnwagen gefahrlos verwendet werden könnte. Als Resultat dieser Untersuchungen ergab sich, dass dem genannten Zwecke jene Petroleumsorten entsprechen, die bei der Temperatur, auf welche das Beleuchtungsmaterial in den Eisenbahnwagen sich erwärmen kann, noch keine der Explosion ausgesetzten Dämpfe entwickeln.

Da dieser Anforderung in erster Linie das Wellekins-Oel entspricht, welches erst bei einer Temperatur von 119—125 ° Celsius entzündbare Dämpfe entwickelt, so hat das kgl. ungarische Handelsministerium die Verwendung dieses Oeles, sowie auch aller anderen Petroleumsorten, welche die gleiche Eigenschaft besitzen, zur inneren Beleuchtung der Eisenbahnwagen mit der Beschränkung gestattet, dass die Petroleumbeleuchtung in den auf das österreichische Staatsgebiet übergehenden Wagen im Hinblicke auf die hierlands bestehenden Vorschriften nicht eingeführt werden darf.

Mit der Mittheilung dieser Verfügung hat das kgl. ungarische Handelsministerium das Ersuchen verbunden, die h. a. Ansicht im Gegenstande bekannt geben zu wollen.

Im Hinblicke auf die Erfahrungen, welche mit dem in Wagen der Schlafwagen-Gesellschaft seit dem Jahre 1876 verwendeten Silberlichte, einem Mineralöl mit hohem Entflammungspunkte, gemacht worden sind, theilt das Handelsministerium unter Einem dem kgl. ungarischen Handelsministerium mit, dass gegen den Uebergang jener Wagen ungarischer Bahnverwaltungen, zu deren innerer Beleuchtung Wellekins-Oel mit der Entflammungstemperatur von 119—125 ° Celsius verwendet wird, auf diesseitige Bahnlinien ein Anstand nicht obwaltet.

Wien, am 4. August 1894.

Für den k. k. Handelsminister:

Wrba m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Přivoz nach Mähr.-Ostrau und Witkowitz. (Allerhöchste Concessionsertheilung.) Unterm 27. Mai wurde der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft die erbetene Allerhöchste Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Přivoz nach Mähr.-Ostrau und Witkowitz ertheilt. Die projectirte, circa 6·5 km lange normalspurige Localbahn beginnt am Vorplatze der Nordbahnstation Mähr.-Ostrau in Přivoz, führt auf der Bahnhof-Zufahrts- und Bahnhofstrasse bis zu der Ostrau-Teschner Reichsstrasse, benützt diese Reichsstrasse bis zur Abzweigung der Ostrau-Witkowitzer Bezirksstrasse und sodann die letztere bis zum Tiefbauschachte. Von da führt die Linie auf der Witkowitzer Bezirksstrasse, der neuen Bezirks- und Emilstrasse in den Ort Witkowitz, wo die Bahn am Kirchenplatze endigt. Bei der Einmündung der Bahn in die Reichsstrasse zweigt ein Flügel über die Hauptstrasse und den Ringplatz in Mähr. - Ostrau zur Ostrawitza - Brücke, bei km 0·7/9 der Hauptlinie ein zweiter Flügel ab, welcher den Wolkergraben und Mühlbach übersetzt und längs des neuen Gemeindeweges zum Frachtenbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn führt. Die effectiven Kosten für die Anlage und Ausrüstung der projectirten Localbahn sind einschliesslich der Kosten des Fahrparkes mit 130.800 fl., der Intercalarzinsen mit 5830 fl. und eines effectiven Reservefondes von 10.000 fl. mit 509.000 fl. veranschlagt. Die Beschaffung dieser effectiven Kosten erfolgt durch Ausgabe gesellschaftlicher Actien in entsprechendem Nominalbetrage Seitens der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. Die Bauzeit dieser Localbahn ist mit einem Jahre, vom Tage der Concessionsertheilung gerechnet, festgesetzt, die Dauer der Concession auf 90 Jahre, und ist das staatliche Heimfalls- und Einlösungsrecht unter den üblichen Bedingungen vorbehalten. [H.-M.-Z. 31.916.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Verstärkung der Weichselflussbrücke.) Die Verstärkung der Eisenconstruction der Weichselflussbrücke in km 351·663 wurde genehmigt. [28. Juni, Z. 32.385.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Bauliche Herstellung.) Für die Herstellung eines als Lampenkammer und Eilgutmagazin dienenden Gebäudes in der Station Neusiedl-Dürnholz wurde der Bauconsens ertheilt. [4. August, Z. 42.208.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Schleppgeleise-Umlegung.) Für die Geleiseumlegungen im Fabrikshofe der Firma Friedrich Wanniek & Comp. in Brünn wurde nachträglich die Genehmigung ertheilt. [3. Juni, Z. 25.959.]

— (Pflasterung einer Wegübersetzung bei der Schleppbahn zu den Szallasen in Wien.) Die Wegübersetzung in km 0·33 der Schleppbahn zu den Szallasen am Schlachtviehmarkt in St. Marx wird in Folge des regen Wagenverkehres gepflastert. [30. Juli, Z. 41.314.]

— (Linie Kralup—Welwarn: Diverse bauliche Herstellungen.) Der Oberbau der Localbahnstrecke Minkovic—Welwarn und das anschliessende Schleppgeleise zur Zuckerfabrik in Welwarn wird für den Verkehr mit Hauptbahn-Locomotiven umgewandelt, ferner wird in der Station Welwarn das Frachtenmagazin in Verbindung mit der dazu gehörigen Verladerampe um 4 m verlängert, ein neues Magazinsgeleise hergestellt und eine gemauerte Signalhütte als Arbeiterkaserne adaptirt. [24. Juli, Z. 40.136.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 2. August, Z. 54.335, dem Budapester Civilingenieur Béla Veith und dem Budapester Advocaten Dr. Raphael Neumann für eine von der zukünftigen Endstation Nádasd der in Fortsetzung der als Sackbahn endigenden Linie Füzes-Abony—Eger (Erlau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus projectirten Linie Eger—Nádasd (vergl. Vrgs.-Bl. Nr. 89, Vorconcession Post 1) ausgehende und diese über Lelesz, Pétervásár und die Gemarkung der Gemeinde Mátra-Novák in der Station Mátra-Mindszent mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Mátraer Localbahn verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 2. August, Z. 53.398, den Einwohnern von Marmaros-Sziget Friedrich Páris und Friedrich Müller für eine von der Endstation Kis-Bocskó der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Marmaros-

Sziget—Kis-Bocskó der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget abzweigende, his Kápolyána (Comitat Marmaros) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 2. August, Z. 54.872, dem Reichtagsabgeordneten Franz Sima für eine von der Station Hód-Mezö-Vásárhely der Linie Szentes—Hód-Mezö-Vásárhely und der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Hód-Mezö-Vásárhely—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatshahnen abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Csongrád und Csanád in der Station Makó mit der Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenhahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 4. August, Z. 43.912, dem Comitats-Municipium von Nógrád für eine von der Station Veröcze (Comitat Nógrád) der Hauptlinie Marchegg—Veröcze—Budapest der kgl. Ungarischen Staatshahnen ausgehende und diese im Lókosthalzuge üher Nógrád, die Gemarkung der Gemeinde Romhány und Vadkert in der Station Dejtár (nächst Balassa-Gyarmat) oder in der Endstation Balassa-Gyarmat mit der im Betriehe der kgl. Ungarischen Staatshahnen stehenden Linie Csata—Balassa-Gyarmat verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 4. August, Z. 56.435, dem Grafen Franz Széchény und dem Otto Biedermann für eine von der Station Szigetvár der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatshahnen stehenden Barcs-Pécser (Barcs-Fünfkirchen) Eisenbahn ahzweigende und diese über Csertö, Mozsgó, Sümeg-Szent László, Boldogasszonyfa, Böszénfa und die Gemarkung der Gemeinde Simonfa in der Station Kaposvár mit der südlichen Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatshahnen Budapest—Dombovár—Kaposvár—Zákány—Agram—Fiume verhindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 96 vom 12. August verlautbart den Wortlaut der vom kgl. ungar. Handelsminister mit Erlass vom 9. August, Z. 58.632, der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft (früher Siemens & Halske, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48) im Vereine mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenhahnen mit Pferdebetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 und 43) ertheilten Concession zum Baue und Betriehe einer vom Giselaplatze im IV. Stadthezirke (Innere Stadt) ausgehenden his in das Stadtwäldchen führenden Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44, 48, 67 und 78). In Betreff der Inanspruchnahme des zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundes und Bodens (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61) gelten die Bestimmungen des von den Concessionswerbern mit der Hauptstadt Budapest ahgeschlossenen Specialvertrages. Die Bahn ist bis zum 1. April 1896 zu vollenden und dem Verkehre zu ühergeben, doch wird bedungen, dass in dem Abschnitte von dem Anfang der Andrássystrasse his zum Octogon his zum 1. November 1895, vom Octogon bis zum Stadtwäldchen aber bis zum 31. December 1895 sämmtliche Erdarbeiten — auch die Pflasterung — zu vollenden sind. Das Investitionscapital wird mit 3,600.000 fl. effectiv festgestellt; hievon sind 210.000 fl. zur Beschaffung von Betriebsmitteln zu verwenden; die Summe des zur Beschaffung dieses effectiven Capitals erforderlichen Nominalcapitals wird durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister normirt. Von dem effectiven Capital sind 100.000 fl. auszuscheiden und als Reserve abgesondert zu verwalten. Zur Sicherstellung der Ausführung des Baues haben die Concessionäre 180.000 fl. als Caution zu erlegen. Zum Zwecke der Capitalsbeschaffung sind die Concessionäre herechtigt, eine Actiengesellschaft zu gründen. Von dem Reinerträgnisse der Bahn ist vor Allem die Amortisationsquote und weiterhin eine Dividende von höchstens 5 pCt. zu hedecken. Die Concessionsdauer wird, mit Aufrechterhaltung des contractlich hedungenen Ablösungsrechtes der Hauptstadt, mit 90 Jahren, die vom Tage der Inbetriebsetzung zu rechnen sind, hemessen. — Die Trasse der zu erbauenden Untergrundbahn geht vom Gisella-tér aus, führt unter der Harminczad-utcza, dem Deák Ferencz-tér, dem Vaczi-körut (Waitzner Boulevard) und der Andrássystrasse bis zum „Artesischen Bade" im Stadtwäldchen, von wo aus ein im Strassenniveau liegendes Manipulationsgeleise zum Rangiren der Züge abzweigt. Die Anzahl der Haltestellen wird nachträglich hestimmt werden.

— (Constituirende Generalversammlung.) Am 10. August fand in Budapest unter Vorsitz des Directors der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft Moriz Balász und in Anwesenheit des Vertreters der Regierung Ministerialrathes Ladislaus Vörös des kgl. ungar. Handelsministeriums die constituirende Generalversammlung der Actionäre der unter der Firma „Budapester elektrische Untergrundbahn-Actiengesellschaft" gegründeten Unternehmung statt, deren Concessionäre die Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft im Vereine mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdehetrieb waren. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Concessionäre über die im Interesse der Realisirung des Projects bisher getroffenen Massregeln und über die Sicherung der Financirung etc. zur Verlesung. Nach Kenntnissnahme des Berichtes erfolgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath, und wurde in einer der Generalversammlung folgenden Sitzung des Directionsrathes Josef Lukács zum Präsidenten der Gesellschaft gewählt.

— (Arbeitsprogramm.) Die Direction der „Budapester elektrischen Untergrundbahn-Actiengesellschaft" hat den Beschluss gefasst, sofort nach Erhalt der im Laufe der nächsten Zeit zu gewärtigenden Baulicenz die Arbeiten in Angriff zu nehmen. Zunächst und gleichzeitig wird in den heiden Abschnitten von der Arenastrasse his zur Epreskertgasse und von der Eötvösgasse bis zum Rondeau der Andrássystrasse begonnen. Die Dispositionen sind von dem hauleitenden Ingenieur, dem technischen Director der Stadthahn-Gesellschaft, Elektrotechniker Wörner, derart getroffen, dass die heiden erwähnten Abschnitte noch heuer fertiggestellt werden. Im Falle die Witterung eine günstige hleiht, soll heuer auch noch das Zwischenstück von der Epreskertgasse bis zur Eötvösgasse vollendet werden, während das frei auslaufende Stück im Stadtwäldchen im Laufe des Winters ausgebaut würde, so dass möglicherweise schon his zum nächsten Frühjahr ein sehr bedeutendes Stück dieser Bahn: vom artesischen Bade his zum Rondeau, ausgebaut wäre. Die Arbeit ist in folgender Weise auszuführen: Nach Entfernung des Holzwürfel-Strassenpflasters und Aushehung der Betonunterlage wird, wie hei einem Canalbaue, in der Breite des herzustellenden Tunnels die Erde ausgehoben, die Pölzung der Wände und die Betonirung der Sohle und der Seitenmauern des Tunnels vorgenommen. Gleichzeitig mit der Betonirung der Sohle werden in Ahständen von vier zu vier Metern, und zwar in der Mitte des Tunnels, eiserne Säulen eingesetzt, auf welche Längs- und Querträger, gleichfalls aus Eisen, kommen. Nachdem dies geschehen, wird zwischen den Eisenträgern eine Betondecke nach dem Monier-System aufgesetzt, und damit erscheint im Wesentlichen der constructive Theil der Arbeit beendigt. Was weiter folgt, ist Decoration oder Ausrüstung, die keine Schwierigkeit mehr darbietet. Damit die Strasse wieder ihr früheres Aussehen erhalte, wird üher die Betoneindeckung noch eine Betonschicht, darauf eine Lage Asphalt, sodann abermals eine Betonschicht aufgetragen und zum Schlusse das Holzwürfelpflaster gelegt. In solcher Weise wird ein Durchsickern von Feuchtigkeit als absolut ausgeschlossen hetrachtet, wie auch in Bezug auf Tragfähigkeit den höchstgesteigerten Anforderungen des Wagenverkehres Rechnung getragen sein soll. Im nächsten Frühjahre gelangen die übrigen Ahschnitte, welche hekanntlich bis zum Jahresschlusse gleichfalls vollendet sein müssen, an die Reihe. Die unterirdischen Stationsplätze sind je 24 m lang und 5 m breit, so dass auf denselben bequem zwei gekuppelte Waggons Platz finden; als Zugang zu diesen werden auf der Strassenoberfläche geräumige Glaspavillons mit entsprechend hreiten Stiegen als Zu- und Abgang hergestellt.

Projectirte Localbahn Uj-Vidék (Neusatz)—Zombor—Baja. (Trassenhestimmung und Bauheginn.) Die Trasse der projectirten Localbahn Uj-Vidék—Zombor—Baja (vergleiche Gesetzentwurf, Vrdgs.-Bl. Nr. 78) ist von der Station Uj-Vidék der Hauptlinie Budapest—Uj-Vidék—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus über Petrovácz, Bulkesz, Gajdobra, Paraga, Hódság, Bresztovácz, Stapár, Zombor, Nenadics, Gakova, Rigyica, Gara und Baja bestimmt worden. Dieselbe wird die erstgenannte Staatsbahnlinie in Zomhor mit deren Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány und in Baja mit der Localhahn Szabadka (Maria Theresiopel)—Baja und, nach Aushau der projectirten Linie Baja—Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53), mit den am rechten Donauufer gelegenen grossen Betriebsnetzen der heiden Reichshälften verbinden. Der Bau dieser 144·5 km langen, mit 4,100.000 fl. präliminirten Linie wird noch im Laufe des Herbstes hegonnen werden.

Projectirte Localbahn Gyulafehérvár-Zalatna. (Baubeginn.) Die Concessionäre der von der Station Gyulafehérvár der Hauptlinie Budapest—Arad—Gyulafehérvár—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus zu erhauenden Localbahn Gyulafehérvár-Zalatna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85 u. 90) hahen den Beschluss gefasst, den Bau sofort in Angriff zu nehmen, damit derselbe vertragsmässig und im Sinne der Concession bis October 1895 betiebsfähig hergestellt werdeu könne.

Projectirter Bau einer Industriebahn in Kõbánya (Steinbruch) nächst Budapest. (Concessionswerbung.) Die Königsbrauerei-Actiengesellschaft in Kõbánya ist um die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer von ihrem Etablissement ausgehenden und dieses mit der Station Kõbánya der Hauptlinie Marchegg — Budapest — Kõbánya — Orsova — Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende, eventuell auch für den Local - Personenverkehr einzurichtende Industriebahn eingeschritten.

Ausland.

Italien. (Desinfection der zum Viehtransporte benützten Wagen.) Einer Mittheilung in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ (Nr. 7) zufolge wurde dem Wunsche der italienischen Regierung, dass die Reinigung und Desinfection der zum Thiertransport verwendeten Wagen durch die Eisenbahnen bewirkt werde, durch die Ordonnanz vom 28. Mai 1891 Ausdruck gegeben, womit Regeln für die Reinigung und Desinfection der Wagen aufgestellt wurden. Die Desinfection ist entweder eine ordentliche oder eine ausserordentliche. Ordentliche Reinigung und Desinfection hat in allen Fällen der Beförderung von Thieren stattzufinden, auch wenn diese als gesund anerkannt wurden. Die gewöhnliche Reinigung und Desinfection besteht darin, dass der Boden, die Wände und die Decke des Wagens, besonders in den Ecken und Fugen, ohne Verzug gekehrt und abgekratzt werden; sodann wird der Wagen mittelst eines starken Wasserstrahles und unter Anwendung einer Bürste gewaschen und schliesslich werden Boden und Wände mit Kalkmilch bespritzt. Die ausserordentliche Desinfection findet statt, wenn sich im Wagen ein todtes oder ein von einer ansteckenden Krankheit befallenes Thier vorgefunden hat. Sie wird, wie folgt, ausgeführt: Die Streu und der Koth werden beiseite geschafft, der Wagen wird ausgekehrt und innerlich und äusserlich mit der Bürste unter Zuführung einer desinficirenden Lösung gewaschen. Die Lösung besteht aus 1000 Theilen Wasser, ein und ein halb Theil Quecksilbersublimat und fünf Theilen Chlorwasserstoffsäure. Der Boden, die Wände und die Decke des Wagens werden abgekratzt und abgebürstet, namentlich in den Ecken und Fugen. Dann folgt eine zweite Abwaschung mit einer Lösung von Quecksilbersublimat und Chlorwasserstoffsäure, wie vorstehend. Die Desinfection ist durch die Empfangstation vorzunehmen, auf welcher die Entladung stattgefunden hat. Kann diese Station Mangels der erforderlichen Einrichtungen die Desinfection nicht ausführen, so ist der Wagen geschlossen, plombirt und mit einer besonderen Etiquette versehen, nach der nächsten zur Vornahme der Desinfection ausgestatteten Station weiter zu senden. Eine kürzlich erlassene veterinärpolizeiliche Verfügung hat diese Bestimmungen bestätigt. Sie bieten nunmehr in Folge der dem Personal der Eisenbahnen gewordenen Instruction und der wiederholten Anempfehlung der Regierung die nöthige Sicherheit gegen Zuwiderhandlung und es ist anzunehmen, dass sie allgemein beobachtet werden. Die italienische Regierung trug auch Sorge, die Nachtheile abzuwenden, welche dem Export von Thieren aus der Furcht erwachsen könnten, die in den Nachbarstaaten wegen etwaiger Ausbreitung der Maul- und Klauenseuche sich kundgab, veranlasst durch einzelne Fälle, die in Italien constatirt worden sein sollen. Sie nahm daraus Veranlassung, die nachstehenden Bestimmungen zu erlassen: „Es ist den Eisenbahnen untersagt, Thiere zum Transporte in ihre Wagen aufzunehmen, welche Anzeichen von Maul- oder Fusskrankheiten tragen, aus denen auf Maul- und Klauenseuche geschlossen werden kann. Für den Transport von einem Ort zum anderen und von da zum Weitertransport per Eisenbahn müssen die Thiere der Rindvieh-, Schaf- und Schweinerasse von einem Certificat begleitet sein, das von der Gemeinde ausgestellt sein und bescheinigen muss, dass seit wenigstens 10 Tagen am Verladeort der Thiere keine ansteckende Thierkrankheit geherrscht hat.“ Dank diesen Bestimmungen und der Anwendung schwerer Strafen im Falle Zuwiderhandelns gegenüber den Eigenthümern und Begleitern von Thieren, gegenüber den Gemeinde- und Sanitätsbehörden, wie auch gegenüber den Eisenbahnen wird es der italienischen Regierung gelingen, die Verbreitung der Epidemie zu verhindern und die Nachbarstaaten gleichzeitig zu beruhigen, so dass diese aufs neue ihre Märkte den italienischen Thieren öffnen und damit einen bedeutenden Verkehr wieder beleben werden.

— (Combinirte Eisenbahn- und Seetarife.) Die italienische Regierung hat sich nach einer Mittheilung in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ bemüht, die gegenwärtigen Tarife für den directen Transport per Eisenbahn und über See von italienischen Eisenbahn- und Hafenstationen nach ausländischen Hafen- und Eisenbahnstationen zu reformiren und gleichzeitig anszudehnen. Dieser Transport soll so bewirkt werden, dass es weder eines Vermittlers noch einer Erneuerung der Transport-Begleitpapiere unterwegs bedarf. Der erste Verkehr dieser Art datirt vom Februar 1885; er befriedigte jedoch nicht, und eine Ausnahme machte nur der Verkehr zwischen dem italienischen Continente und Sardinien, der den Anforderungen entsprechend ausgestattet worden war. Der Verkehr zwischen Italien und dem Auslande dagegen konnte sich der ungenügenden Tarife vom Jahre 1885 wegen nicht entwickeln, welche directe Taxen im Anschluss an die internen der einzelnen Verwaltungen und für Stückgut boten. Die bedeutenderen Transporte wurden daher nach wie vor im Hafenplatz umspedirt und für den Eisenbahn-, bezw. in umgekehrter Richtung für den Seetransport neu aufgegeben. Gegenwärtig haben, dank der Beharrlichkeit der italienischen Regierung, die Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften diesen letzteren Sendungen die Tarifsätze der grossen Transporte, d. h. solcher, deren Gewicht bei Abgang festgestellt werden muss, zugestanden, und ausserdem für den Exportverkehr von einiger Bedeutung und den Concurrenzverkehr besondere Erleichterungen eintreten lassen. Bisher bestand nur der Verkehr mit Aegypten, Malta, Griechenland, der europäischen und asiatischen Türkei; gegenwärtig gedenkt man denselben nach allen überseeischen Gegenden, mit welchen eine regelmässige Verbindung besteht, auszudehnen.

— (Einfuhr von Medicinalwaaren und Medicamenten.) Gemäss Art. 45 des Zollgesetzes ist die Einfuhr von Medicinalwaaren und von zusammengesetzten Medicamenten (Geheimmittel oder Specifica), die nicht vom Obergesundheitsrath approbirt sind, verboten. Dagegen unterliegen der Approbation dieses Rathes nicht die medicinischen Specialitäten oder Mittel, die aus bereits bekannten Substanzen zusammengesetzt sind. Behufs richtiger Ausführung dieser Bestimmungen ist das von der Direction des Gesundheitsamtes aufgestellte Verzeichniss der in der amtlichen Pharmakopöe des Königreiches genannten Substanzen und Präparate allen zur Eingangsabfertigung von Arzneiwaaren und Medicamenten befugten Zollämtern unter Beigabe von Vorschriften zugegangen, welche bei der Einfuhr von Artikeln der fraglichen Art zu beobachten sind. Nach diesen Vorschriften ist die Einfuhr gestattet, sobald die Umschliessungen von medicinischen Specialitäten solche Substanzen als Zusammensetzung des Inhaltes bezeichnen, welche in dem an die Zollämter versandten Verzeichniss angeführt sind. Aus dem Fehlen dieser Etiquettenangabe bei medicinischen Specialitäten kann Veranlassung genommen werden, gegen den Importeur wegen Uebertretung des Gesetzes vorzugehen. Die Genehmigung des Obergesundheitsamtes ist auch dann erforderlich, wenn die Substanzen des angegebenen Inhaltes nicht alle im Verzeichniss aufgeführt oder alkoholartig sind. In letzterem Falle jedoch kann gegen Entrichtung des Zolles und Hinterlegung des Zollzuschlages und der Alkoholverkaufssteuer die vorläufige Freilassung erfolgen. [„Deutsches Handelsarchiv“ 1894.]

— (Aufhebung des Transportverbotes von Waffen und Munition in die dem Belagerungszustande unterstellten Provinzen.) Das Verbot des Transportes von Waffen und Munition in die dem Belagerungszustande unterstellten Provinzen Sicilien und Massa-Carrara (vergl. Vrgs.-Bl. Nr. 34, Seite 614) ist wieder aufgehoben worden.

Frankreich. (Beförderung des Sprengstoffes „Favier“ in Frankreich.) Durch Circular-Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist auf Vorschlag des technischen Eisenbahnrathes die Beförderung des Sprengstoffes „Favier“ unter folgenden Bedingungen gestattet worden:

1. Die Favier-Pulver sind in die dritte Kategorie der feuergefährlichen oder explosiven Gegenstände eingereiht und ihre Beförderung per Eisenbahn ist allen in diesem Falle hinsichtlich der fraglichen Gegenstände gegebenen Vorschriften unterworfen.

2. Findet der Transport in Patronen statt, so dürfen diese Patronen keine Zündplättchen tragen; auch dürfen Kisten oder andere Umhüllungen, in welchen Favier-Pulver befördert wird, keine anderen Sprengstoffe enthalten.

3. Es ist untersagt, Favier-Pulver in Wagen zu verladen, welche Colli mit Zundern oder Zündstoff enthalten.

4. Vorbehalt ist für den Fall gemacht, dass die Favier-Pulver in der Folge hinsichtlich ihrer Zusammensetzung und ihrer Eigenschaften eine Aenderung erleiden sollten, und zwar unter der Verantwortlichkeit der Aufgeber.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Poseidon" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2433 Tonnen Gehalt ist am 3. Juli mit 23 Passagieren und 601 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 7158 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 110 Colli Zucker, 5 Colli Spiritus, 85 Colli Steinwaaren, 2 Colli Mützen, 26 Colli Esswaaren, 1000 Stück Bretter, 2000 Stück Staffeln, 1500 Stück halbzöllige Bretter, 1000 Stück Staffeln; nach Bushire 16 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 1 Collo Mützen, 5 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Farben; nach Bassorah 36 Colli Metallwaaren, 20 Colli Perlen, 45 Colli Zündhölzchen, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Samarang 150 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 50 Colli Erdwachs; nach Suez 19 Colli Metallwaaren, 6 Colli Spiritus, 17 Colli Wein, 1 Collo Schuhwaaren; nach Gedda 101 Colli Zucker; nach Aden 30 Colli Mehl, 36 Colli Garne, 25 Colli Zündhölzchen, 21 Colli Esswaaren, 800 Stück Bretter; nach Massaua 12 Colli Tabak in Blättern; nach Zanzibar 180 Colli Mehl, 2 Colli Perlen, 4 Colli Mützen; nach Bombay 530 Colli Papier, 29 Colli Lampen, 412 Colli Farben, 134 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Garne, 17 Colli Holzwaaren, 97 Colli Baumwollwaaren, 77 Colli Glaswaaren, 55 Colli Glasperlen, 86 Colli Metallwaaren, 23 Colli Knöpfe, 40 Colli Mützen, 25 Colli Spielkarten, 123 Colli Wein, 15 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Musikinstrumente, 5 Colli Schuhwaaren; nach Kurrachee 16 Colli Metallwaaren, 17 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 23 Colli Papier; nach Bassorah 31 Colli Papier, 10 Colli Farben, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 1 Collo Mützen, 9 Colli Manufacte; nach Colombo 15 Colli Papier, 2 Colli Garne, 20 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 4 Colli Manufacte, 23 Colli Metallwaaren; nach Madras 15 Colli Papier, 43 Colli Perlen, 5 Colli Manufacte, 7 Colli Holzwaaren; nach Calcutta 243 Colli Manufacte, 8 Colli Garne, 13 Colli Papier, 15 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 43 Colli Metallwaaren, 9 Colli Lampen, 532 Colli Baumwollwaaren, 60 Colli Glasperlen, 34 Colli Knöpfe, 1 Collo chirurgische Instrumente; nach Penang 27 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 31 Colli Baumwollwaaren, 129 Colli Papier, 2 Colli Mützen, 21 Colli Manufacte; nach Soerabaya 12 Colli Metallwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacte; nach Batavia 12 Colli Garne; nach Bangkok 6 Colli Baumwollwaaren; nach Macassar 51 Colli Garne; nach Hongkong 6 Colli Manufacte; nach Manila 67 Colli Garne; nach Yokohama 3 Colli Spielkarten und 10 Colli Glasperlen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 727.322 fl. ö. W.

Böhmen. (Braunkohlenverkehr 1893.) Der von der Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft herausgegebenen Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres im Jahre 1893 ist zu entnehmen, dass im Berichtsjahre 1,478.186 (— 364.211) t böhmischer Braunkohle auf der Elbe, Saale und den norddeutschen Wasserstrassen bis zur Oder nach Deutschland verschifft wurden. — Der bedeutende Rückgang in diesem Verkehre gegenüber dem Vorjahre ist den ausserordentlich ungünstigen Wasserstandsverhältnissen im Sommer 1893 zuzuschreiben, welche die Schiffahrt empfindlich erschwerten und behinderten, ja zeitweilig sogar zu deren gänzlicher Einstellung führten. Von den so verschifften Kohlen empfingen die deutschen Elbeplätze 1,119.701 (— 192.873) t, die Saaleplätze 17.698 (— 4416) t, die Havel, Spree und die sonstigen märkischen Wasserstrassen 329.328 (— 155.190) t, die Oder 11.459 (— 11.723) Tonnen. Im Einzelnen wurden angefahren auf der Elbe: in Magdeburg 317.955 t, in Dresden 186.970 t, in Tangermünde 64.506 t, in Schönebeck 46.040 t, in Wittenberg 43.342 t, in Meissen 40.888 t, in Wittenberge 36.074 t, in Hamburg 31.508 t, in Dessau 29.490 t, in Dömitz 18.420 t, in Torgau 17.290 t, in Strehla 15.184 t, in Aken 14.908 t, in Riesa 14.519 t, in Westerhusen 13.438 t, in Rosslau 10.260 t, in Barby 8184 t, in Boitzenburg 7798 t, in Altona 7550 t, in Heidenau 7389 t, in Tännicht 7086 t, in Parey 6178 t, in Cölln a. M. 5921 t, in Pirna 5757 t, in Hirschmühle 5755 t, in Blasewitz 5753 t, in Mühlberg 5629 t, in Pretzsch 5523 t, in Koswig 5071 t, in Loschwitz 5061 t, in Nunchritz 5029 t; auf der Saale: in Nienburg 4762 t, in Bernburg 4361 t und in Calbe 3045 t; auf der Havel, Spree und den sonstigen märkischen Wasserstrassen: in Brandenburg 39.743 t, in Potsdam 30.811 t, in Berlin 15.824 t, in Burg 15.259 t, in Rathenow 14.574 t, in Havelberg 12.925 t, in Ketzin 12.041 t, in Herzfelde 11.150 t, in Zehdenick 7245 t, in Glindow 6903 t, in Genthin 6638 t, in Motzensee 5965 t, in Werder 5494 t; auf der Oder: in Stettin 6313 t. — Umgeschlagen wurden in Deutschland vom Schiff zur Bahn 135.776 t böhmischer Braunkohle, darunter in Magdeburg 68.003 t, in Wittenberge 17.907 t, in Dömitz 16.052 t, in Boitzenburg 8285 t, in Schönebeck 6900 t, in Altona 6690 t.

Nach Aussig und Schönpriesen-Umschlagplatz wurden 1893 1,343.349 (— 313.488) t Braunkohle per Bahn dem Wasserwege zugeführt. Ab gingen von diesen beiden Plätzen in 200 Schiffahrtstagen und in 6632 (+ 676) Schiffen 1,401.433 (— 273.759) t Braunkohle. Den stärksten Verkehr weisen auf: April mit 866 Schiffen und 270.592 t, Mai mit 826 Schiffen und 246.575 t, März mit 793 Schiffen und 228.271 t; sodann folgen November mit 813 Schiffen und 151.683 t, October mit 822 Schiffen und 134.251 t, Juni mit 668 Schiffen und 128.140 t. — Schwach war aus den bereits erwähnten Ursachen der Verkehr im August mit 582 Schiffen und 79.339 t, im September mit 608 Schiffen und 66.087 t, sowie im Juli mit 488 Schiffen und 65.528 t, unbedeutend im December mit 130 Schiffen und im Februar mit 36 Schiffen und 9029 t. Gar keine Verschiffung fand im Monate Jänner statt.

Von Rosawitz wurden 1893 140.072 (— 64.455) t Braun- und Steinkohle in rund 600 Schiffen verschifft, davon im April 30.496 t, im Mai 26.172 t, im März 23.617 t, im Juni 14.767 t, im November 11.077 t, im October 10.695 t, im August 7846 t, im Juli 7451 t, im September 6653 t und im December 1298 t.

Der Braunkohlenstatistik für das Jahr 1893 ist ein Situationsplan der Station Aussig und der Elbe-Umschlagsplätze daselbst nebst eingehenden Ausführungen über den Verkehr der Aussig-Teplitzer Bahn, die Elbeschleppbahn und die Hafenanlagen in Aussig beigegeben. Diesen Ausführungen ist unter Anderem zu entnehmen, dass der erste Theil der Elbeschleppbahn mit einer Uferlänge von 314·8 m im Jahre 1858, einige Monate nach der Eröffnung der Aussig-Teplitzer Bahn, dem Verkehre übergeben wurde, dass die beiden Häfen in Aussig, deren erster 1864 und deren zweiter, der Osthafen, 1891 fertiggestellt wurden, zusammen eine Wasserfläche von 9 ha einnehmen und 200—210 Schiffen Schutz bieten können, sowie, dass die Elbeschleppbahn derzeit zur Bewältigung des Betriebes, dann um die Rangirungen im Bahnhof Aussig in der Weise vornehmen und die Züge so einbringen zu können, dass jeder Empfänger die von ihm bestellten Wagen auf diejenigen Plätze gestellt bekommt, wo die Schiffe liegen, in neun Unterabtheilungen getheilt ist, welche die Namen Quai, Pegel, Strom, Damm, Hafenthor, Hafen, Ufer, Molo und Osthafen führen. Innerhalb dieser Gruppen ist der Elbeumschlag in 100 Plätze eingetheilt, welche meist eine Länge von 100 m haben und als ein- oder zweigeleisige Schleppbahntheile situirt sind. Während des Frühjahres und des Sommers erfolgt die Beistellung der Elbewagen zweimal täglich, im Spätherbste einmal täglich. — Im Jahre 1893 wurden 115.763 Wagen Kohle an der Elbe ausgeladen und täglich zwischen 600 und 1200 Wagen zur Elbe gestellt. Im Hochsommer beginnt der Dienst auf der Elbeschleppbahn um 4 Uhr Früh und wird in 3—3½ Stunden beendet; die Ausladung sämmtlicher Wagen erfolgt in 2—3 Stunden, worauf der Rücktransport der Wagen beginnt. Zur Zeit der zweimaligen Wagenbeistellung werden auch Nachmittags zwischen 2 und 3 Uhr die zum Umschlag bestimmten Wagen beigestellt und zwischen 6 und 8 Uhr wieder abgeholt. Von der Entwicklung des Elbeverkehres geben nachstehende Ziffern ein Bild.

Es wurden umgeschlagen:

Jahr	Wagen			Kohle	
1859 . . .	5.000	Wagen	mit	55.000 t	Kohle,
1866 . . .	18.180	„	„	200.000 t	„
1867 . . .	26.363	„	„	307.890 t	„
1870 . . .	30.950	„	„	340.456 t	„
1875 . . .	35.971	„	„	395.458 t	„
1880 . . .	79.867	„	„	878.835 t	„
1886 . . .	106.495	„	„	1,171.447 t	„
1890 . . .	155.285	„	„	1,697.000 t	„
1893 . . .	115.763	„	„	1,343.349 t	„

Verschiedene Mittheilungen.

Krankencassen für Bedienstete und Arbeiter der österr. Privateisenbahn-Unternehmungen. (Statistische Nachweisungen pro 1893.) Die Anzahl der Krankencassen der österr. Privateisenbahn-Unternehmungen betrug mit Ende 1893: 27. Die Gesammtzahl der versicherten Mitglieder betrug zur selben Zeit 68.586, darunter 1044 Frauen (gegen 64.791 mit Ende 1892), die der von der Versicherungspflicht Befreiten

9502 (gegen 9567). Es kamen 53.187 Erkrankungen (gegen 47.909) mit 843.356 Krankentagen (gegen 742.607) vor; von den letzteren wurden 641.417 (gegen 542.474) ausbezahlt. Gestorben sind 685 Mitglieder (gegen 602). Die Einnahmen sämmtlicher in Rede stehender Krankencassen beliefen sich im Jahre 1893 auf 784.633 fl. 87 kr. (gegen 773.830 fl. 38 kr. im Jahre 1892), die Ausgaben auf 694.708 fl. 92 kr. (gegen 648.167 fl. 61 kr.). Bei 9 Krankencassen gelangten Statutenänderungen zur Einführung. Die Thätigkeit des Schiedsgerichtes der Krankencassen der österr. Eisenbahnen wurde auch im Jahre 1893 nicht in Anspruch genommen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Anwendbarkeit des internationalen Uebereinkommens im Falle der Umkartirung der Sendung an der Grenze.) Eine Anfrage, ob ein von einem internationalen Frachtbriefe begleiteter Transport auch dann unter das internationale Uebereinkommen falle, wenn eine Umkartirung an der Grenze und vor der Anwendung des internen Tarifes bis zur Bestimmungsstation stattgefunden habe, hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern dahin beantwortet, dass die Anwendung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht von der Frachtberechnung nach einem directen Tarife, sondern von der Beigabe des internationalen Frachtbriefes zu der Sendung abhänge.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1894, Nr. 7.]

— (Auslieferung von Stückgütern durch einen Agenten der Versandtbahn.) An das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern wurde die Anfrage gestellt: Kann eine Eisenbahn, welcher Stückgut zur Beförderung im internationalen Verkehre übergeben wird, dieses am Bestimmungsorte dem Adressaten durch den Agenten der Versandtbahn ausliefern lassen und darf der Agent in diesem Falle ausser der Fracht etc., Commissionskosten in Anrechnung bringen? Das Centralamt hat hierauf erwidert, dass der Eisenbahn die Wahl der Personen, deren sie sich zur Ausführung des Transportauftrages bedienen will, freistehe, ihre Verantwortlichkeit, namentlich auch in Bezug auf rechtzeitige Lieferung, wird durch die Benützung eines Agenten nicht berührt, d. h. das Rechtsverhältniss, in welchem Aufgeber, bezw. Empfänger zur Eisenbahn stehen, bleibt unverändert. Hienach ist die Vergütung besonderer Commissionsgebühren an den Vertreter der Versandtbahn ausgeschlossen, und es können nur die im Art. 11 des Uebereinkommens vorgesehenen Frachtsätze, sowie der Ersatz der im Absatz 2 dieses Artikels bezeichneten Baarauslagen vom Empfänger verlangt werden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1894, Nr. 7.]

— (Specialtarife im internen Verkehre.) An das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ist die Anfrage gelangt, ob eine Bahnverwaltung das Recht habe, einer Gesellschaft mit corporativer Organisation für den Transport der in Ausübung ihrer Thätigkeit erforderlichen Gebrauchsartikel einen gegenüber der ermässigten Frachttaxe ermässigten Frachtsatz zu gewähren, wenn durch denselben die Antheile der gewährenden Verwaltung an allen derzeit im internationalen Verkehre bestehenden directen Verbandstarifsätzen unterboten würden. Das Centralamt hat hierauf erwidert, dass es auf diese Angelegenheit nicht eintreten könne, weil nach Art. III des Schlussprotokolles zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Vertragsstaaten sich die Genehmigung der Tarife ausdrücklich vorbehalten haben und die in Frage stehende Massregel eine rein interne Angelegenheit sei, welche ihren Charakter durch die Unterbietung von Antheilen aus Tarifsätzen des internationalen Verkehres nicht verliere.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1894, Nr. 7.]

— (Beschlagnahme von Nachnahmen. Transportverzögerung.) An das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern wurden die nachstehenden Anfragen gerichtet: 1. Kann die Nachnahme auf eine Sendung des internationalen Verkehres auf der Bestimmungsstation gerichtlich beschlagnahmt werden, nachdem dieselbe bezahlt ist? und 2. Kann die auf eine in einem Privat-Reservoirwagen ausgeführte Sendung Wein aus Italien nach der Schweiz entstandene Transportverzögerung zum Gegenstande einer Reclamation wegen versäumter Lieferfrist gemacht werden? Das Centralamt hat hierüber Folgendes geantwortet: Ad 1: Die Nachnahme kann nicht beschlagnahmt werden, weil die Bestimmungsbahn in Ausführung des ihr von der Versandtbahn gewordenen Mandates durch die Einziehung der Nachnahme Schuldnerin der letzteren wird, die als Mandantin dem Aufgeber gegenüber haftbar ist; Forderungen der Eisenbahnen unter einander aber — laut Art. 23 des internationalen Uebereinkommens — wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört, als die forderungsberechtigte Verwaltung, nicht mit Arrest belegt werden können, ausser in dem Falle, wenn der Arrest auf Grund einer Entscheidung des Gerichtes des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Bahn angehört. Ad 2: Die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen ist nach den Bestimmungen der Art. 14, 40 und 41, sowie § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr zu beurtheilen, mit welchen die tarifmässigen Lieferfristen, sowie die Höhe der zu gewährenden Entschädigungen festgesetzt sind.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1894, Nr. 7.]

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (Em. 1886). Für fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Mährische Grenzbahn. 5 pCt. Prioritäten fl. 4.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. A fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 3 pCt. Prioritäten Francs 7.50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 5.— Silber.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ab 30. September:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Verlosungen.

Am 1. August:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1882 (Rückzahlung ab 2. November).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1887 (Rückzahlung ab 2. November).

Am 3. August:

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Rückzahlungen.

Ab 1. September:

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (verlost am 1. März).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1886 (verlost am 1. Juni).

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (verlost am 3. August).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. März).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten (verlost am 1. März).

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. August d. J. in Würdigung der zu Allerhöchster Kenntniss gelangten verdienstlichen Leistungen aus dem Anlasse der Weltausstellung in Chicago allergnädigst geruht

zu gestatten,

dass dem Ministerialrathe im Handelsministerium Dr. Georg Ritter von Thaa,

dem Inspector der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kaiserlichen Rathe Peter Friedrich Kupka,

dem Ingenieur der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Hermann Ritter von Littrow

der Ausdruck der Allerhöchsten Anerkennung bekannt gegeben werde;

ferner zu verleihen:

dem Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. Alexander Poppović das goldene Verdienstkreuz mit der Krone,

dem Rechnungsofficial im Handelsministerium Victor Pillwax das goldene Verdienstkreuz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe des Nachtrages I zum Seehafen-Ausnahmetarife Theil II, Heft 2, und des Nachtrages I zum Anhange dieses Tarifes.

Mit 15. September 1894 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1894 giltigen Seehafen-Ausnahmetarife Theil II, Heft 2, sowie der Nachtrag I zum Anhange dieses Tarifes in Kraft.

Der Tarifnachtrag enthält nebst Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbands-Verwaltungen und des Kilometerzeigers, die Aufnahme der Station Wilhelmsburg der kgl. Eisenbahn-Direction Altona in die Ausnahmetarife Nr. 1 bis 16, sowie theilweise geänderte Ausnahme-Frachtsätze für rohe Baumwolle (Ausnahmetarif Nr. 12 a).

Der Nachtrag I zum Anhange enthält Coursdifferenzen zu den neuen Sätzen des Ausnahmetarifes Nr. 12 a, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Titelblattes und der auf Seite 2 des Anhanges enthaltenen Anmerkung.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 20. August 1894. [654]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Offert-Ausschreibung.

Am **Handelsquai in Wien,** gegenüber dem Donauquaibahnhof, gelangt im heurigen Jahre ein neues **Wohngebäude** für Bahnbedienstete zur Ausführung und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von ö. W. fl. 38.000 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben. — Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offert-Formulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Bahnerhaltungs-Inspectorat IX., Althangasse 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf. — Die Offerte sind bis **spätestens 31. August 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokoll der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Secretariat IX., Althanplatz Nr. 3, Erdgeschoss) zu überreichen. — Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im August 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachnng angefangen.

Bei Liqnidirung jeder Rechnnng, welche anf Grund eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Pnblications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer anf ein nnd dasselbe Zngeständniss Bezug habender Theilrechnnngen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: nnd im Namen der	Das Zngeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	nnd gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zngeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirnng erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zn welchem die Vorlage dieser Documente geschehen mnss	Besondere Bemerkungen
1474	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betbeiligten Verwaltnngen	Garne znm Verweben, d. s. einfache (eindrähtige) Garne aller Art, roh, gebleicht oder gefärbt	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Sepsi Szt. György	Bei Anfgabe in beliebigen Gewichtsmengen. Die Sendnngen müssen für die „Erste Székler Webefabrik-Actien-Gesellschaft“ in Sepsi Szt. György bestimmt und an dieselbe adressirt sein	Bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandtarif, Theil II, Heft 4	469 kr.	256 kr.	213 kr.	Im Kartirnngswege		
1475	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betbeiligten Verwaltnngen	Eisen nnd Stahl, roh, der Pos. E 8 der Güter-Classification in dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarife Tbeil I	Anina	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlnng mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Anfrechthaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmnngen	Bie anf Widerrnf, längst. aber bis Ende December 1894	Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Februar 1892	103 kr.	96·6 kr.	6·4 kr.	Im Kartirnngswege		Für Sendnngen, welche in der Station Anina znr Anfgabe gelangen, wird ansser dem Frachtsatze noch eine Zuschlagegebühr von 3 kr. (inclnsive der Transportsteuer) pro 100 kg eingehoben
				Német-Bogsan					95 kr.	88·6 kr.	6·4 kr.			
1476	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brnchsteine	Hohenstadt	Müglitz	Anfgabe in vollen Wagenladnngen, d. b. Zablung der Fracht mindestens für dss Ladegewicht der verwendeten Wagen, nnter Anfrechtbaltnng der für den Specialtarif 3 bestebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	5·6 kr.	5 kr.	0·6 kr.	Im Kartirnngewege		Das Anf- nnd Abladen haben die Parteien zn besorgen
1477	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltnngen	Schwefelkiese	Davidthal	Saybnsch-Zablocie	Frachtzahlung mindestene für dae Ladegewicht der verwendeten Wagen, Anfrechthaltnng der allgemein giltigen einschlägigen Tarifbestimmnngen	Bie anf Widerrnf, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Eisenbabnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	83·4 kr.		Im Kartirnngewege		
					Petrowitz					75·3 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1478	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zuckerrüben	Aujezd-Luhatschowitz	Vsetin	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 20·9		Im Kartirungswege		
				Ungar.-Brod	Vsetin					19·9				
			Rübenschnitze	Vsetin	Aujezd-Luhatschowitz					16·1				
				Vsetin	Ungar.-Brod					15·1				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 96. **Wien, 25. August 1894.** **VII. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Mit der Tragfähigkeit eines Schiffes (der sogenannten salutifera portata) ist dessen Tonnengehalt nicht identisch. Lediglich deshalb, weil es mehr Gewichtstonnen trug, als sein Registerinhalt an Tonnen ausmacht, lässt sich nicht behaupten, dass die Ladung übermässig war (§ 336, b. Strafgesetz).

(Entscheidung des Cassationshofes vom 3. April 1894, Z. 2760.)

Johann S. wurde mit Urtheil des Kreisgerichtes in Rovigno vom 22. Jänner 1894, Z. 336, des im § 335 und 336, b. St.-G., vorgesehenen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens auf Grund der Feststellung schuldig erkannt, dass er seine Barke mit einer ihre Tragfähigkeit weit übersteigenden Ladung von 15 Tonnen Sand versah und dadurch ihren Untergang im Meere und den Tod von zwei auf ihr befindlichen Personen verschuldete.

Der Cassationshof hob in Folge der Nichtigkeitsbeschwerde des Verurtheilten das Urtheil nach § 5 der Strafprocess-Novelle auf und verwies die Sache zur nochmaligen Verhandlung und Entscheidung an die erste Instanz zurück, und zwar aus folgenden Gründen:

Der Gerichtshof spricht in seiner Begründung des Urtheils die Ansicht aus, der durch die Aichung ermittelte Tonnengehalt des Schiffes (sogenannte Registertonnen) drücke die Tragfähigkeit des Schiffes in Gewichtstonnen aus, der Gerichtshof hält also den Tonnengehalt des Schiffes für identisch mit der Tragfähigkeit, der sogenannten salutifera portata des Schiffes, und erklärt demzufolge, die Ladung eines Schiffes mit einer Anzahl von Gewichtstonnen über den Registertonnengehalt hinaus sei schon an und für sich ein Verschulden, welches den Schiffer verantwortlich mache für alle daraus sich ergebenden Folgen. Allerdings stützt sich das Urtheil auch auf das Gutachten Sachverständiger, welche im concreten Falle eine Ueberbürdung des Schiffes angenommen haben, aber es lässt sich jedenfalls der Einfluss nicht genau bemessen, den die Ansicht des Gerichtshofes über das Verhältniss von Tonnengehalt und wirklicher Tragfähigkeit des Schiffes auf die Beurtheilung des Verschuldens des Angeklagten geübt hat, und es muss sonach, da die letzterwähnte Ansicht des Gerichtshofes als richtig nicht erkannt werden kann, die Aufhebung des Urtheils und Verweisung der Sache zu neuerlicher Verhandlung und Entscheidung erfolgen.

Denn Tonnengehalt und „salutifera portata" (§ 34, Art. II des Editto politico di navigazione) eines Schiffes sind nicht identisch; letztere hängt von der Form des Schiffes und dessen Wasserverdrängung, dann von der Beschaffenheit, insbesondere dem Volumen der Ladung ab. Ueber das Mass der salutifera portata bestehen keine bestimmten Vorschriften; dieselbe kann den Tonnengehalt des Schiffes wesentlich übersteigen. Ob eine Ueberladung im einzelnen Falle stattgefunden habe, ist demnach nicht schon aus der Thatsache zu entnehmen, dass das Schiff mehr Gewichtstonnen trug, als sein Registergehalt an Tonnen ausmachte, es ist dies vielmehr in jedem einzelnen Falle Sache besonderer fachmännischer Untersuchung und Beurtheilung.

Organisation des Aufsichtsdienstes für die Eisenbahnen Italiens.

Die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" bringt in Nr. 7 die nachstehenden Mittheilungen über die Organisation des Aufsichtsdienstes für die Eisenbahnen Italiens:

Der Aufsichtsdienst für die Eisenbahnen Italiens ist im Monate Juli 1885 neu organisirt worden. Die Neuorganisation war durch die Annahme eines neuen Systems und durch die Schaffung neuer Eisenbahnnetze aus den ehemaligen oberitalienischen, römischen und Südbahnen (einschliesslich der sicilischen Linien) nöthig geworden. Die neuen Eisenbahn-Gesellschaften, welche auf Grund des Gesetzes vom 27. April 1885 entstanden, waren die Adriatische, die Mittelmeer- und die Sicilische Eisenbahn-Gesellschaft.

Der grösste Theil dieser Eisenbahnlinien war im Betriebe des Staates; einige Strecken waren an Privatgesellschaften verpachtet und von diesen betrieben.

Bei der Uebertragung des Betriebes der staatlichen Linien an die drei grossen, durch das Gesetz von 1885 geschaffenen Bahngesellschaften wurden auch die an Privatgesellschaften verpachteten Linien in die drei neuen Bahncomplexe incorporirt. Der Betrieb dieser Linien erfolgt nun durch die neuen Bahngesellschaften zu den gleichen Bedingungen wie bei den Staatsbahnlinien, vorbehaltlich der etwa aus den von dem Staate früher abgeschlossenen Verträgen resultirenden besonderen Rechte der Concessionäre.

Ausser den drei grossen vorgenannten Bahnnetzen bestehen jedoch heute noch mehrere Eisenbahnen, deren Betrieb sich in den Händen von Concessionären oder Unterconcessionären befindet und deren Bestand entweder eine einzige Linie oder mehrere solcher, zu einem Netze vereinigt, bildet. Die italienischen Eisenbahnen bilden also im Jahre 1893 folgende Linien:

I. Normalspurige Linien:

1. Gesellschaft der Italienischen Mittelmeerbahn:
   a) Hauptnetz:
      dem Staate gehörige Linien . . . . 3766 km
      der Gesellschaft gehörige Linien . . 110 „
      im Privatbetrieb für Rechnung des Staates . . . . 337 „
   b) Netz der Nebenlinien, dem Staate gehörend . . . . 1015 „
   zusammen . . . 5.228 km
2. Gesellschaft der Italienischen Südbahnen, Adriatisches Netz:
   a) Hauptnetz:
      dem Staate gehörige Linien . . . . 2355 km
      der Gesellschaft gehörige Linien . . 1741 „
      im Privatbetrieb für Rechnung des Staates . . . . 167 „
   b) Netz der Nebenlinien:
      dem Staate gehörige Linien . . . . 1050 „
      der Gesellschaft gehörige Linien . . 215 „
   zusammen . . . 5.528 „
3. Gesellschaft der Sicilischen Eisenbahnen:
   a) Hauptnetz, dem Staate gehörig . . 607 km
   b) Nebenlinien, dem Staate gehörig . . 404 „
   zusammen . . . 1.011 „
4. Kgl. Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen:
   der Gesellschaft gehörige Linien . . . . 415 „
5. Gesellschaft der Venetianischen Eisenbahnen:
   dem Staate gehörige Linien . . . . . 138 km
   der Gesellschaft gehörige Linien . . . 29 „
   der Provinz Udine gehörige Linien . . 63 „
   der Provinz Parma gehörige Linien . . 43 „
   der Provinz Padua gehörige Linien . . 28 „
   der Provinz Bologna gehörige Linien . 74 „
   dem Consortium der Eisenbahn Arezzo-Stia gehörige Linien . . . . . . 44 „
   zusammen . . . 419 „
6. Gesellschaft der Westsicilischen Eisenbahn Palermo-Marsala-Trapani . . . . 194 „
7. Gesellschaft der Eisenbahn Turin-Ciriè-Lanzo . 31 „
8. Gesellschaft der Centralbahn und der Tramways von Canavese-Settimo-Castellamonte . . . . . . 29 „
9. Gesellschaft der Tessin - Eisenbahn (Santhia-Biella) . . . . 30 „
10. Gesellschaft der Eisenbahn Basaluzzo-Frugarolo . 9 „
11. Gesellschaft der Privatbahn von Gazzano nach Cava-d'Alzo . . . . 8 „
12. Gesellschaft der Eisenbahn Nord-Mailand (Turin-Novara-Seregno-Bergamo-Ponte della Selva) . . 197 „
13. Gesellschaft der Oekonomischen Eisenbahnen (Valseriana) . . . . 29 „
14. Gesellschaft der Eisenbahn Ferrara-Suzzara . . 81 km
15. Gesellschaft der Provincialbahnen von Reggio Emilia . . . . 72 „
16. Gesellschaft der Eisenbahn des Elsa-Thales . . 7 „
17. Gesellschaft der Eisenbahn Verona-Caprino . . . 34 „
18. Gesellschaft der Römischen Secundärbahnen (von der Mittelmeerbahn-Gesellschaft betrieben) . . . 67 „
19. Gesellschaft der Metallurgischen Gesellschaft von Piombino (Linie Giuucarico-Montemassi) . . . . 8 „
20. Gesellschaft der Neapolitanischen Eisenbahnen (Neapel-Cuma-Torre Gaveta) . . . . 20 „
21. Gesellschaft der Südbahnen (Linie Afantino-Margherita di Savoia) . . . . 6 „
22. Gesellschaft der Südbahnen (Linie von Telese [Station] Telese [Bad]) . . . . 2 „
23. Gesellschaft der Südbahnen (Linie Cerignola [Station] Cerignola [Stadt]) . . . . 7 „

II. Schmalspurbahnen.

1. Gesellschaft der Sardinischen Secundärbahnen . 534 km
2. Gesellschaft der Eisenbahnen des Luganer Sees . 24 „
3. Gesellschaft der Oekonomischen Eisenbahnen des Bezirkes von Schio . . . . 23 „
   im Betriebe der Venetianischen Eisenbahnen
4. Gesellschaft der Tiberischen Bank für die Eisenbahn Turin-Rivoli . . . . 12 „
5. Gesellschaft der Eisenbahn Fossano-Mondovi . . 24 „
6. Gesellschaft der Eisenbahn Sassuolo-Modena-Finale 69 „
7. Gesellschaft der Eisenbahn Modena-Vignola . . 26 „
8. Gesellschaft der Centralapenninischen Eisenbahn (Arezzo-Fossato) . . . . 134 „
9. Gesellschaft der Eisenbahn Neapel-Nola-Baiano . 38 „
10. Gesellschaft der Minen von Monteponi (Monteponi-Porto Vesme) . . . . 20 „
11. Gesellschaft der Sicilischen Bahnen (Palermo-Corleone) . . . . 67 „
12. Gesellschaft der Oekonomischen Eisenbahnen (Biellesi) . . . . 41 „
13. Gesellschaft der Eisenbahn Neapel - Ottaiano-S. Giuseppe . . . . 24 „

III. Eisenbahnen mit Special-Zugkraft.

Gesellschaft der Drahtseilbahn von Superga (System Agudio) . . . . 3 km
Gesellschaft der Tiberischen Bank für die Drahtseilbahnen von Vomero nach Neapel . . . . 2 „
Gesellschaft der Eisenbahn von Sant' Ellero nach Vallombrosa (System Abt) . . . . 8 „
Gesellschaft der elektrischen Drahtseilbahnen von Genua (System Abt, elektrischer Motor) . . . . 2 „

In Italien waren daher im Jahre 1893 im Betriebe:

1. Normalspurbahnen . . . . 13.432 km
2. Schmalspurbahnen . . . . 1.036 „
3. Drahtseilbahnen . . . . 15 „
   zusammen . . . 14.483 km

Die Aufsicht der italienischen Regierung in Bezug auf die Concessionen, den Bau und Betrieb der vorverzeichneten Eisenbahnen wird durch einen besonderen, dazu eingerichteten Dienst ausgeübt, der dem eine Abtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bildenden „königl. General - Inspectorat der Eisenbahnen" untersteht. Die Errichtung dieses Dienstes datirt von 1885; in Folge des Gesetzes von 1885 und der Schaffung grosser Netze und neuer Betriebsverträge war eine Reorganisation nöthig geworden, die das Functioniren der seit 1872 im Ministerium der öffentlichen Arbeiten existirenden ehemaligen „General-Direction der Italienischen Eisenbahnen" modificirte.

Die Hauptattributionen des königl. General-Inspectorates der Eisenbahnen sind die folgenden:

1. Concessionen und Bau.

a) Prüfung der Concessionsgesuche und Approbation der Projecte für den Bau neuer Linien, die von Privatunternehmern eingereicht werden:

b) Ertheilung und Ausfertigung von Concessions-Urkunden;
c) Ueberwachung und Collaudation von Bauarbeiten;
d) Bauten, die direct durch den Staat ausgeführt werden, Prüfung der Projecte, der Bedingnisshefte, Ausführung der Arbeiten, Vorschriften für die Betriebs-Gesellschaften;
e) Technische Ueberwachung beim Baue der Eisenbahnlinien, die der Staat den Gesellschaften der Mittelmeer-, Adriatischen und Sicilischen Eisenbahn überlässt;
f) Ankauf von Eisenbahn-Rollmaterial, feststehendem und Betriebsmaterial für die neuen Eisenbahnlinien.

2. Ueberwachung des Betriebes.

a) Ueberwachung gemäss den geltenden Gesetzen und Reglements für alles, was den Betrieb betrifft: Genehmigung der Fahrpläne, der Signalordnungen, der Zugordnungen; Feststellung und Untersuchung hinsichtlich der Zugverspätungen und der Unfälle; Collaudation des Rollmaterials und periodische Inspection desselben, ebenso der Strecken und der Stationen; Prüfung der Maschinenführer, der Beamten des Fahrdienstes und der Stationsvorstände;
b) Controle hinsichtlich der Unterhaltung des Staatseigenthumes, soweit es die im Eigenthume des Staates befindlichen Eisenbahnen betrifft;
c) Genehmigung der Tarife und der darauf bezüglichen Abänderungen, der Frachtermässigungen oder besonderen Vereinbarungen in Betreff des Transportes gewisser Güter; der Vereinbarungen bezüglich des directen Verkehres zwischen den italienischen und fremden Eisenbahnen, der Vorschriften für die Beförderung der Güter; dann die Vereinbarungen mit den Ministerien des Handels, der Finanzen und des Staatsschatzes in Betreff der Sanction und der Veröffentlichung der Tarife;
d) Prüfung der Reclamationen und Gesuche der Behörden und des Publicums;
e) Betrieb auf den Zweiglinien und den Gemeinschafts-Bahnhöfen; Bauten von beschränkter Länge; Industriegeleise und Anschlussgeleise an die Normalspurlinien;
f) Prüfung der internen Statuten und Reglements, Betriebsverträge, Rechenschaftsberichte und Berichte der Verwaltungen, Protokolle der Generalversammlungen der concessionirten oder Betriebsgesellschaften.

3. Controle der Einnahmen und Ausgaben.

a) Prüfung und Approbation der auf Vorschlag der Gesellschaften der Mittelmeer-, Adriatischen und Sicilischen Eisenbahnen ausgeführten Arbeiten und des Materialankaufes;
b) Ueberwachung des Baues, Collaudation und Liquidation der vorstehend aufgeführten Arbeiten und Ankäufe;
c) Controle der Ausgaben hinsichtlich des vorstehend Aufgeführten;
d) Führung der Rechnungen und finanzielle Leitung von Activen und Passiven der Geld- und Grundreserve, die durch die Betriebsverträge der grossen Bahnnetze errichtet worden ist, um eventuell für die Bedürfnisse der im Eigenthume des Staates befindlichen Linien zu sorgen;
e) Controle und Buchung der Betriebseinnahmen für diejenigen Linien, bei welchen der Staat interessirt ist;
f) Finanzielle Lage und Anerkennung der Ausgaben der Eisenbahn-Verwaltungen;
g) Controle der Erhebung der Steuern und Taxen, die dem Staatsschatze auf die Eisenbahntransporte geschuldet sind.

4. Statistik.

a) Aufstellung der jährlichen Statistik hinsichtlich der Entwicklung und des Verkehres der Eisenbahnen des Königreiches und der Berichte, die darüber dem Parlamente vorgelegt werden müssen;
b) Dienst der Statistik bei den Betriebsverwaltungen, Vorbereitung und Genehmigung der Schemata für die Aufstellung der statistischen Angaben — sowohl interne wie internationale — welche gemäss dem Gesetze von den Verwaltungen zu machen sind.

5. Allgemeine und verschiedene Angelegenheiten.

a) Liquidation und Feststellung der den Bau und Betrieb betreffenden Angelegenheiten der alten Bahnnetze der oberitalienischen, römischen und calabrisch-sicilischen Eisenbahnen;
b) Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Langen-, Comer- und Gardasee hinsichtlich der Verkehrsbeziehungen und des directen Verkehres mit den italienischen und fremden Eisenbahnen;
c) Ueberwachung der Wohlfahrts-Einrichtungen, Pensions-, Unterstützungs- und Hilfscassen, welche zu Gunsten des Eisenbahn-Personals errichtet sind;
d) Reglements, betreffend das Personale der alten Bahnnetze, welche vom Staate an die neuen Gesellschaften auf Grund der Betriebsverträge concedirt sind;
e) Streitige und juridische Fragen in Betreff der Eisenbahnen in Wahrung der Interessen des Staates gegenüber den Betriebsgesellschaften und dem Publicum;
f) Rückkauf und Verkauf der concedirten Privatbahnen in den durch das Gesetz vorgesehenen Fällen.

Die Zusammensetzung des kgl. General-Inspectorates ist die folgende:

Centralverwaltung in Rom.

1. General-Eisenbahnrath, der in den wichtigsten Verwaltungs-Angelegenheiten consultirt wird.
2. Secretariat. Protokolle und Archive, Reglements und Instructionen, Personal-Angelegenheiten, Fahrkarten für den Personentransport, Materialverwaltung.
3. Erste Abtheilung. Allgemeine Angelegenheiten, Concessionen, Streit- und Rechtsfragen, Contracte.
4. Zweite Abtheilung. Bauten.
5. Dritte Abtheilung. Technische Angelegenheiten in Betreff des Betriebes, Rollmateriale und stehendes Materiale, Fahrpläne, Arbeiten auf den Linien im Eigenthume des Staates.
6. Vierte Abtheilung. Tarife und Statistik.
7. Fünfte Abtheilung. Comptabilität, Finanzcontrole, Budget.

Aeussere Verwaltung.

1. Inspections-Bezirke für die locale Betriebscontrole; Sitz der Bureaux in: Ancona, Bologna, Cagliari, Florenz (mit einer Section in Pisa), Foggia, Mailand (mit einer Section in Novara), Neapel (mit einer Section in Tarent), Palermo (mit einer Section in Caltanisetta), Rom, Turin (mit einer Section in Genua), Verona (mit einer Section in Venedig).

2. Einnahmen-Controle. Bureaux in Florenz (Adriat.), Messina (Sicil.), Turin (Mittelm.).

3. Ausgaben-Controle. Bureaux in Florenz (Adriat.), Mailand (Mittelm.), Palermo (Sicil.).

4. Direction der Bauten für die vom Staate ausgeführten Linien. Sitz in Avellino, Belluno, Borgo San Donnino, Brescia, Caltanisetta, Cefalu, Cuneo, Florenz, Genua, Isernia, Lucca, Mantua, Messina, Mondovi, Parma, Paola, Ravenna, Reggio in Calabrien, Rom, Salerno, Sora, Teramo, Turin, Udine, Urbino.

5. Technische Inspectionen für die im Bau befindlichen Linien, ausgeführt durch Privatgesellschaften für Rechnung des Staates. Sitz in Rom (Mittelmeer), Ancona (Adriatisches Netz), Syracus (Sicilianisches Netz).

Das Personale des kgl. General-Inspectorates der Eisenbahnen besteht aus technischen Beamten (Ingenieuren) und aus Verwaltungs-Beamten (Rechtskundigen, Buchführern und anderen) in allen Rangstufen und hat folgende Attributionen:

1. General-Inspector. Er ist mit der Leitung des Dienstes betraut und ist Vorsitzender des General-Eisenbahnrathes.

2. Ober-Inspectoren. Mitglieder des General-Eisenbahnrathes. Sie sind mit Specialangelegenheiten bei der Centralverwaltung und den gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Inspectionen, den Collaudationen, Verificationen, Untersuchungen etc. etc. betraut und stehen unmittelbar unter dem General-Inspector.

3. Chef-Inspectoren. Sie sind beauftragt mit der Leitung der Abtheilungen der Centralverwaltung und den Bureaux der Bezirks-Inspectionen.

4. Inspectoren. Sie leiten die Sectionen der Abtheilungen, der Bezirksbureaux und der Controlbureaux.

5. Unter-Inspectoren und Inspector-Eleven. Sie behandeln die Angelegenheiten in den verschiedenen Sectionen.

6. Technische Directoren, Sectionschefs, Hilfsingenieure, für die Leitung der durch den Staat ausgeführten Bauten.

7. Technische Inspectoren. Für die Ueberwachung der von den Privatgesellschaften für Rechnung des Staates ausgeführten Bauten.

8. Beamte, Registratoren, Schreiber, Zeichner, technische Aufseher. Sie sind subalterne Functionäre, nach Bedarf in den Bureaux und auf den Strecken.

Dieses Personale bestand im Jahre 1893 aus:

	Zahl	Jahres-Ausgabe für Gehalte
1. Berufsbeamte des Inspectorates mit dem Rechte des Avancements und auf Pension gemäss dem Gesetze über die Beamten des Staates	242	Fr. 803.155
2. Berufsbeamte des königl. Corps der Civilingenieure mit den gleichen Rechten wie vorstehend .	173	„ 495.420
3. Beamte, welche für die Bauten vorübergehend im Dienste sind und entlassen werden können nach Massgabe der Betriebs-Eröffnungen	1288	„ 2,989.440
Zusammen . . .	1703	Fr. 4,288.015

Die Thätigkeit des Inspectorats erstreckte sich im Jahre 1893 auf die Totallänge der in Betrieb befindlichen Linien, wie schon angegeben . . . . 14.483 km
Linien im Bau, ausgeführt vom Staate . . . 499 „
„ „ „ „ von den grossen Eisenbahn-Gesellschaften für Rechnung des Staates . . . . 448 „
Linien im Bau, ausgeführt von Privatgesellschaften . . . . 164 „
Zusammen . . . 15.594 km

Dem Inspectorate steht eine berathende Commission zur Seite, genannt: General-Eisenbahnrath (Comitato superiore delle Strade ferrate), welcher in Betriebsangelegenheiten sein Gutachten abzugeben berufen ist. Die Verwaltung ist gehalten, ihn zu hören, bevor sie eine definitive Entschliessung fasst über Gesetzesvorlagen, über Reglements, die durch königl. Decret eingeführt werden, über Concessionsgesuche von Eisenbahnen und Tramways, Bedingnisshefte für Materialankäufe, Arbeiten, Projecte, Contracte, Liquidationen, streitige Angelegenheiten etc., deren Aufwand für jede Sache einzeln gerechnet 200.000 Fr. übersteigt, über Personal-Angelegenheiten, sowie über jede andere Frage, bezüglich welcher der General-Inspector es für nützlich hält, den Eisenbahnrath zu hören. Dieser Rath ist zusammengesetzt aus dem General-Inspector der Eisenbahnen als Vorsitzendem, den Ober-Inspectoren, den Chef-Inspectoren, die mit der Leitung der Abtheilungen der Centralverwaltung des Inspectorats betraut sind, vier Inspectoren des kgl. Corps der Civilingenieure, einem Beamten der Fiscal-Anwaltschaft (Gesetzes-Consultationsbureau im Ministerium des öffentlichen Schatzes) und den General-Directoren der See- und Flussbauten, sowie denjenigen des Brücken- und Strassenbaues im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Für wichtige Angelegenheiten bezüglich der Tarife und der Transportbedingungen besteht ein „Rath für die Tarife der Eisenbahnen" (Consiglio delle tariffe delle Strade ferrate), welcher sich über alle ihm unterbreiteten Angelegenheiten auszusprechen hat, sei es, dass die Vorlage durch das Inspectorat, oder auf Verlangen des Handelsministeriums, oder von Handelskammern oder anderen öffentlichen Vertretungen, oder endlich auf Antrag eines Mitgliedes des Rathes selbst erfolge. Der Vorsitzende dieses Rathes ist der Minister der öffentlichen Arbeiten, und er besteht aus dem General-Inspector, aus zwei Ober-Inspectoren der Eisenbahnen, vier Mitgliedern, die der Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dem Director der Tarifabtheilung des Inspectorates (der gleichzeitig Secretär des Rathes ist), aus zwei Mitgliedern, die der Handelsminister bestimmt, dem General-Director des Ackerbaues, dem Director des Handels, aus drei durch den Ackerbaurath erwählten Mitgliedern, aus drei anderen durch den Handelsrath erwählten, aus zwei Mitgliedern, die der Minister der Finanzen und des öffentlichen Schatzes bezeichnet, dem General-Zolldirector, dem General-Schatzdirector, aus zwei Mitgliedern, die von jeder der beiden Eisenbahn-Gesellschaften — Mittelmeer- und Adriatisches Netz — gewählt werden, aus einem durch die Gesellschaft der Sicilischen Bahnen, aus einem durch die Gesellschaft der kgl. Sardinischen Bahnen gewählten und endlich aus einem Mitgliede, das von allen übrigen Verwaltungen der den Privatgesellschaften concedirten Secundärbahnen bezeichnet wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wählt aus dem Rathe den Vicepräsidenten; alle Mitglieder sind für drei Jahre gewählt und sind wieder wählbar. Ein Bericht, der den Titel „Annalen des Rathes der Tarife der Eisenbahnen" führt, wird jedes Jahr durch

das Secretariat des Rathes veröffentlicht. Er enthält alle Mittheilungen über die behandelten Angelegenheiten, die Discussionen, die in den Sitzungen stattgefunden haben, sowie alle Aenderungen in den Tarifen und Special-Vereinbarungen oder besonderen Bewilligungen, die während des Jahres vom Inspectorate genehmigt wurden.

Der Generalrath der öffentlichen Arbeiten im Ministerium der öffentlichen Arbeiten wird ebenfalls gehört über die Bauprojecte und über die Concessionen von neuen Eisenbahnlinien; die technischen Oberinspectoren der Eisenbahnen sind Mitglieder dieses Rathes, ebenso die Inspectoren des königl. Corps der Civilingenieure, zwei Inspectoren der Bergwerke und zwei höhere Officiere aus dem Generalstabe der Armee. Ein Schiedsgericht ist errichtet worden zur Behandlung der Fragen, welche sich auf die Auslegung der durch das Gesetz vom April 1885 genehmigten Verträge bezieht, und der Differenzen, welche sich zwischen dem Staate und den drei grossen Bahngesellschaften ergeben könnten. Dieses Schiedsgericht besteht aus fünf Mitgliedern; jede der Parteien ernennt deren zwei, und das fünfte ist durch die vier Mitglieder oder, mangels Einigung über die Wahl, durch den Cassationshof von Rom zu wählen.

Die wichtigsten Regierungsacte, durch welche heute das Eisenbahnwesen in Italien geregelt ist, sind die folgenden:

1. Gesetz über die öffentlichen Arbeiten vom 24. März 1865.
2. Gesetz vom 5. Juli 1882, betreffend die Errichtung eines königl. Corps der Civilingenieure, abgeändert durch das Gesetz vom 15. Juni 1893.
3. Gesetze über den Bau des Ergänzungsnetzes der Eisenbahnen des Königreiches vom 29. Juli 1879, 5. Juni 1881, 24. Juli 1887, 25. December 1887, 30. Juni 1889 und 10. April 1892.
4. Gesetz vom 27. April 1885, welches die Betriebsverträge mit den Gesellschaften der Mittelmeer-, Adriatischen und Sicilianischen Bahnen genehmigt.
5. Gesetz vom 30. Juni 1888, betreffend den Bau gewisser Linien des Ergänzungsnetzes durch die Betriebsgesellschaften der drei grossen Bahnnetze.
6. Gesetz vom 14. Juni 1874 und kgl. Decret vom 7. August 1874, betreffend die Erhebung der Steuern auf die Eisenbahn-Transporte.
7. Gesetz vom 25. Juni 1865 und vom 18. December 1879 über die Expropriation aus Gründen des öffentlichen Interesses.
8. Gesetz vom 15. December 1892, welches das internationale Berner Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahntransport genehmigt.
9. Kgl. Decret vom 22. October 1885, welches die Errichtung und Organisation des Ueberwachungsdienstes über die Eisenbahnen und das dazu gehörige Reglement genehmigt.
10. Kgl. Decret vom 24. Jänner 1886, welches die Einsetzung des Rathes für die Tarife der Eisenbahnen genehmigt.
11. Kgl. Decret vom 3. October 1873, welches die Reglements, betreffend die Polizei, die Sicherheit und die Ordnung des Betriebes, sowie die officielle Controle der Eisenbahnen genehmigt.
12. Kgl. Decret vom 17. Jänner 1886, welches das Reglement, betreffend den Betrieb der Linien der Gesellschaften der Mittelmeer-, Adriatischen und Sicilischen Eisenbahnen, sowie das Reglement, betreffend den Bau der durch diese Betriebsgesellschaften ausgeführten Linien genehmigt.

Es ist unerheblich, hier noch eine Reihe anderer Gesetze und kgl. Decrete aufzuführen, durch welche die Concessionsacte der Eisenbahnen in den alten Provinzen des Königreiches Sardinien und in dem neuen Königreiche Italien sanctionirt werden. Diese Gesetze und Decrete sind übrigens gemäss den Regeln und Grundsätzen, welche in den vorgenannten Acten zum Ausdrucke kamen, gebildet, sowohl was den Betrieb als den Bau der durch den Staat oder von Privatgesellschaften ausgeführten Linien betrifft.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Eisenbrod—Tannwald: Erweiterungsbauten in Tannwald.) Das Project für die aus Anlass der Einmündung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in den Bahnhof Tannwald der Südnorddeutschen Verbindungsbahn in diesem Bahnhofe herzustellenden Um- und Erweiterungsbauten wurde zur Ausführung genehmigt. [7. August, Z. 14.853.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Veränderung in der Station Wien.) Für den Bau eines Schuppens und für die Ueberstellung eines Nebengebäudes im Hofe des Approvisionirungs-Magazines am Bahnhofe in Wien wurde die Genehmigung ertheilt. [30. Juli, Z. 41.313.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Linie Lieboch—Wies: Brückenauswechslung.) Das Project für die Auswechslung der Holzbrücken in km 38·586 und 39·063 der Linie Lieboch—Wies wurde genehmigt. [31. Juli, Z. 40.307.]

Bozen-Meraner Bahn. (Vergrösserung der Geleiseanlagen in Meran.) In der Station Meran wird ein viertes, zu Rangirzwecken dienendes Geleise hergestellt. [31. Juli, Z. 25.385.]

— (Vergrösserung der Station Terlan: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bozen hat die politische Begehung des Projectes für die Vergrösserung der Station Terlan auf den 27. August anberaumt. [17. August, G.-I.-Z. 15.362.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au: Fusswegrampe nächst Kapfenberg.) In km 0·760 nächst der Station Kapfenberg Localbahn wird eine 1 m breite Fusswegrampe errichtet. [30. Juli, Z. 41.304.]

Valsuganabahn. (Bauconsensertheilung.) Das k. k. Handelsministerium hat den von der Statthalterei-Abtheilung in Trient auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 9. bis 14. Mai durchgeführten Stationscommission und politischen Begehung ertheilten Bauconsens für die Strecken km 1·8 bis 12·0 und km 17·0 bis 23·5 der obgenannten Bahn zur Kenntniss genommen und gleichzeitig bezüglich der von der Genehmigung ausgeschlossenen Strecke von km 12·0 bis 17·0 den Bauconsens für die am linken Fersinaufer projectirte und der politischen Begehung zur Grundlage gelegene Trasse unter Einhaltung der Commissionsbestimmungen ertheilt. [20. Juli, Z. 33.154.]

Friauler Eisenbahn. (Postlocale in Monfalcone.) Das Project für die Beistellung eines Postlocales in dem aus Anlass der Einmündung der Localbahn Monfalcone-Cervignano zu erweiternden Aufnahmsgebäude in der Station Monfalcone wurde zur Ausführung genehmigt. [23. Juli, Z. 21.249.]

Gailthalbahn. (Auflassung der projectirten Wartehalle in Presseger See.) Die Auflassung der projectirten Wartehalle in der Haltestelle „Presseger See", km 25·7 der Strecke Arnoldstein—Hermagor, wurde genehmigt. [16. August, Z. 42.298.]

Localbahn Baden-Vöslau. (Brückenconstruction.) Das Project für die Eisenconstruction der Brücke über den Schwechatbach in km 0·0704 der obgenannten Localbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [14. August, Z. 41.312.]

Projectirte Drahtseilbahn in Davle. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Smichow hatte bezüglich der Erbauung einer Drahtseilbahn zur Ziegelei Nr. 90 des Wenzel Nekvasil in Davle die Localcommission auf den 20. August anberaumt. [13. August, G.-I.-Z. 14.688.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Winterfahrplan.) Der derzeit giltige Fahrplan für die mährischen und schlesischen Linien der k. k. Staatsbahnen wird nach Entfall der Sonn- und Feiertagszüge auch für den Winterdienst 1894/95 unverändert beibehalten.

Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Anschaffung eines Leichentransportwagens.) Das Handelsministerium hat die Type für einen Eisenbahnwagen für Leichentransporte, welchen die Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Bestellung bringt, genehmigt. Der Kasten dieses Wagens ist in zwei Coupés getheilt, von welchen das eine für den Begleiter bestimmt ist und das zweite zur Aufbewahrung der Leiche dient. Der Sarg wird auf ein auf Schienen fahrbares Podium gesetzt und durch die doppelflügelige Stirnthüre in das Innere des Wagens gebracht, woselbst das Podium durch vier Stück Riegel fixirt wird. Im Begleitercoupé sind zwei stabile Sitze, und der dritte Sitz wird zwischen beiden eingelegt und mittelst Oesen und Zapfen festgehalten. Sämmtliche Fenster, mit Ausnahme der Oberlichtfenster und des Stirnthürfensters im Begleiterraume, sind fix. Der Wagen ist mit Spindelbremse, combinirt mit Vacuumbremse, ausgerüstet, besitzt zwei Leitungen für Luftdruckbremsen, Dampfheizung und Leitung für das elektrische Signal, System Rayl. [Z. 41.549.]

Zusammenstellung

der im Monate Juli 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2280	20.578	5.334	28.192	122	314	9	445	1·6	303	13	448	.	.	.	.	2	1	11
Nordöstliche Linien	190	3.358	4.174	7.722	3	25	15	43	0·6	26	4	56	.	.	.	.	4	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	265	.	265	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	633	268	963	2	6	.	8	0·8	5	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	65	467	317	849	5	24	4	33	3·9	32	.	22	.	.	.	.	.	.	6
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.070	899	2.155	2	8	3	13	0·6	16	6	30	.	2	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	62	397	186	645	.	24	.	24	3·7	23	.	1	.	.	.	.	.	.	8
Buschtěhrader Eisenbahn	248	506	1.893	2.647	42	13	5	60	2·3	54	8	55	.	.	.	.	1	.	12
Eisenbahn Wien-Aspang	.	340	754	1.094	.	5	.	5	0·5	2	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	124	341	.	3	1	4	1·2	3	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	496	4.381	3.415	8.292	65	83	3	151	1·8	162	32	71	2	.	.	.	.	.	24
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	434	.	496	.	9	.	9	1·8	2	.	.	.	7	.	.	.	.	5
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	480	65	545	.	2	.	2	0·4	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	4.624	562	5.558	22	11	.	33	0·6	48	.	6	.	1	.	.	.	.	8
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	646	5.487	3.317	9.450	61	88	36	185	2·0	126	.	140	.	.	.	18	2	1	16
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	273	42	315	.	2	.	2	0·6	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	716	7.405	911	9.032	56	40	13	109	1·2	92	1	56	1	.	1	4	2	8	13
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.389	217	1.606	.	9	.	9	0·6	11	1	3	.	.	.	.	.	.	5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	10	124	248	382	.	1	1	2	0·5	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	26	1.984	.	2.010	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5421	54.598	22.788	82.807	380	668	90	1138	.	906	67	904	3	10	1	22	11	10	108

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
3. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·4 „
4. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·4 „
5. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·5 „
6. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 0·5 „
7. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 0·6 „
8. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·6 „
9. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·6 „
10. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·6 „
11. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·6 „
12. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·8 pCt.
13. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 1·2 „
14. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·2 „
15. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 1·6 „
16. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·8 „
17. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 1·8 „
18. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 2·0 „
19. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 2·3 „
20. Böhmische Westbahn . . . . 3·7 „
21. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 3·9 „

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 30. Juli, Z. 54.267, die seinerzeit mit Erlass vom 9. August 1893, Z. 63.625, den Gutsbesitzerinnen Josefine Mán, Baronin Clara Sztojka und Rosa Mán ertheilte Vorconcession für eine von der Endstation Marmaros-Sziget der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und deren im Bau begriffenen erstclassigen Linie Marmaros-Sziget—Körösmezö—ungarisch-galizische Landesgrenze (—Woronienka—Stanislau [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49, 55 und 74 ex 1892, Nr. 112 ex 1893 und Nr. 7 ex 1894]) abzweigende, im Iza-, eventuell im Vissóthale bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Királybaba (an der Bergscheide zwischen dem Comitate Marmaros und der Bukowina) führende normalspurige erstclassige Eisenbahn (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 104 ex 1893), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 4. August, Z. 56.440, die seinerzeit mit Erlass vom 23. Juli 1893, Z. 46.615/III, den Budapester Einwohnern Julius Getto und Adolf Löw ertheilte Vorconcession für eine von der Station Zombor der Hauptlinie Nagyvarád (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Apatin mit der dortigen gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrts-Station verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1893), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
3. Mit Erlass vom 4. August, Z. 55.486, die seinerzeit mit Erlass vom 2. August 1893, Z. 51.288, dem Bagotaer Einwohner Paul Ordódy ertheilte Vorconcession für eine von der Station Pozsony (Pressburg) der Hauptlinie Marchegg—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese mit Ueberbrückung der „kleinen Donau" im Bereiche der Insel Schütt über Duna-Szerdahely und von dort über Nagy-Megyer in der zukünftigen Station Komárom nächst der Stadt und Festung Komárom (Komorn) mit der projectirten Localbahn Érsekujvár (Neuhäusel)—Komárom—Ujszöny (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1893, Vorconcession Post 2, und Nr. 19 ex 1894) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Projectirte Gewerksbahn Barczika-Kakasvölgy. (Ertheilung der Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 4. August, Z. 53.289, dem Einwohner von Nyirbátor Emil Szalkay im Sinne der bestehenden Normen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121 ex 1890, Normalverordnung des kgl. ungar. Handelsministeriums vom 2. September 1890, Z. 53.239/III) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampfkraft zu betreibende, von der Station Barczika (zwischen Bánréve und Miskolcz) der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, bis zu den Bergbaurevieren im „Kakasvölgy" (Comitat Gömör) führende Gewerksbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Bau der Eisenbahn-Donaubrücke zwischen Esztergom (Gran) und Esztergom-Nána. (Baufortschritte.) Der im Frühjahre 1893 begonnene Bau der auf Staatskosten herzustellenden eisernen Donaubrücke zwischen der Station Esztergom der am rechtsseitigen Donauufer gelegenen Linien Esztergom—Almás-Füzitö des Staatsbetriebes und der concessionirten erstclassigen Eisenbahn Budapest-Angyalföld (Lipótváros)—Dorog—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16, Concessions-Urkunde), ferner der Station Esztergom-Nána der linksuferseitigen Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Marchegg—Esztergom-Nána—Budapest ist bereit soweit vorgeschritten, dass der Tag der Eröffnung für den 1. Juni 1895 festgestellt werden konnte. Die der Brücke nächstgelegene Einmündungsstation in die Marchegg—Budapester Linie wäre in Verlängerung der Brückenachse bei dem der Dampfschiffahrts-Station Párkány nächstgelegenen Wächterhause, doch wird das von der Station Esztergom abzweigende, über die Brücke führende Schienengeleise bis zur Station Esztergom-Nána geführt und diese entsprechend erweitert werden.

Ausland.

Italien. (Betriebsergebnisse der Mittelmeerbahn im Jahre 1892/93.) Nach dem Jahresberichte stellte sich die Gesellschaftsabrechnung für das Betriebsjahr 1893, wie folgt: Verkehrs-Roheinnahme aus dem Hauptnetz — nach Abzug der 27·5 pCt. Staatsantheil und der 10 pCt. für Wohlfahrtseinrichtungen, bezw. für die Benützung des Rollmaterials — 73,018.101 Lire; aus dem Nebennetz die Ertragshälfte zuzüglich der festen Staatsbeihilfe von 3000 L. auf 1 km Betriebslänge, zusammen 5,450.550 L.; Einzelneinnahmen zu Gunsten genannter Wohlfahrtscassen mit 47.563 L. und Nebeneinnahmen des Verkehres 2,332.665 L., insgesammt rund 80,848.880 L. Hievon ab die laufenden Kosten der Verwaltung, sowie des Betriebes für die drei Hauptzweige des Bahnwesens mit zusammen 80,194.151 L., bleibt Betriebsüberschuss 654.728 L. Sonach stellt sich der Betriebsabschluss auf Gutschrift: vom Senat für die Benützung des Betriebsmaterials 7,820.000 L., Ertrag der Gesellschaftslinien Rom—Albano—Nettuno, bezw. bei Modane 8662 L., Betrag des für die Neubauten ausgeworfenen Actienerlöses 2,587.500 L., verschiedene Einnahmen 1,949.939 L., obiger Betriebsüberschuss 654.728 L., insgesammt Gutschrift 13,020.829 L. Dem gegenüber steht an Belastung: Kosten der Oberleitung in persönlicher und sachlicher Ausgabe, Anlagekosten und die (auf 1,375.313 L. festgestellten) Steuern und Abgaben, zusammen 2,616.388 L. Belastung, bleibt Reinertrag aus dem Betrieb für 1893 = 10,404.401 L. Hievon waren die satzungsmässigen Rücklagen (ordentlicher Reservefond 520.222 L., aussergewöhnliche Reserve 88.422 L.), sowie die ordnungsmässige Actienverzinsung mit 5 pCt. = 9,000.000 L. zu bestreiten, demnächst Geschäftsantheil des Verwaltungsrathes und der Abtheilungsleiter mit 79.580 L., verblieb unter Hinzurechnung des Vortrages aus dem vorigen Betriebsjahre zur Vertheilung 766.522 Lire. Hievon wurden 2 Lire auf jede Actie als Dividende = 720.000 L. genehmigt und der Rest mit 46.522 L. auf neue Rechnung vorgetragen. Zur Zeit beträgt die ordentliche Reserve 7,085.161 L., die ausserordentliche 792.310 L. An Einzelnheiten aus den Angaben der Jahresberichte wäre nur noch hervorzuheben: Mittlere Betriebslänge 5103 km, davon 4191 km Hauptnetz, 912 km Nebennetz (Vermehrung gegen das Vorjahr 243 km); darauf wurden gefahren 26,804.395 Zugskilometer. Die theilungspflichtige Roheinnahme aus dem Betrieb war 121,096.606 Lire, wovon auf die Nebenlinien 4,267.645 L. entfielen; Betriebsausgabe war 80,194.151 L. Hienach stellte sich die kilometrische Einnahme auf 23.730 L. für das ganze Netz, auf 27.876 L. für die Haupt- und auf 4679 L. für die Nebenlinien; auf 1 Zugskilometer berechneten sich durchschnittlich 4·52 L. Für das rollende Material hatte die Regierung einen Credit von 1,000.000 Lire zur Verfügung gestellt, wovon 62.000 L. für Werkstättenbedarf zurückgelegt wurden, der Rest zur Beschaffung von 6 Locomotiven, 14 Personen- und 57 Güterwagen Verwendung fand. Hier sowohl, wie bei den Beschaffungen für Rom—Viterbo und Varese—Porto Ceresio ist ausschliesslich die Gewerbethätigkeit im eigenen Lande berücksichtigt worden.

[Ztg. d. V. D. E.-V.]

— (Canaveser Centralbahn und Tramway.) Die Gesellschaft beförderte im Jahre 1893 auf der Bahn Turin-Settimo - Castellamonte in 3730 Zügen mit durchlaufenen 158.875 km 243.540 Reisende, auf der Tramway Rivarolo-Cuórgne in 3576 Zügen auf 36.750 km 96.206 Personen, und auf der Tramway Turin-Leyni-Volpiano in 4744 Zügen auf 80.194 km 178.096 Reisende. Die Roheinnahme belief sich auf 431.048, bezw. 90.684 und 60.447 L., insgesammt auf 582.179 L., bei einer Gesammt-Betriebsausgabe von 373.790 L. und 187.841 L. Betriebsüberschuss. Nach 5 pCt. Verzinsung der Actien und Rücklage zum Reservefond konnten auf jede Actie noch 4·50 L. als Dividende vertheilt und der Rest mit 1541 L. neu vorgetragen werden.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Eisenbahn Albano-Velletri.) Die Vertreter der Gemeinden Velletri, Genzano, Cività Lavinia, Ariccia und Albano und die Provincial-Abgeordneten Maggi, Passerini und Latini Macioti versammelten sich am 25. Juli unter der Präsidentschaft des Generals Menotti Garibaldi im Saale des Provincialrathes von Rom, um das Project einer Linie, welche Albano mit der Eisenbahn Velletri-Terracina verbinden soll, zu prüfen. Das Consortium stimmte dem Projecte in allen Punkten zu und bevollmächtigte den Commendatore Carlo Menotti, das Ansuchen an das Ministerium für öffentliche Arbeiten um Genehmigung zum Bau und Betrieb zu verfassen. Menotti Garibaldi soll das Gesuch dem Minister überreichen. Die Kosten der Linie sind

auf 700.000 L. veranschlagt. Auch der Präsident der Provincial-Deputation Marchese Berardi wohnte der Conferenz bei und versprach, das Ansuchen unterstützen zu wollen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Localfahrten im Donaucanale zu den September-Wettrennen in der Freudenau.) Anlässlich der in der Freudenau stattfindenden September-Wettrennen werden Samstag den 8., Sonntag den 9., Dienstag den 11., Donnerstag den 13., Sonntag den 16., Dienstag den 18., Donnerstag den 20. und Sonntag den 23. September Localschiffe nach und von der Freudenau verkehren. Die Abfahrt von der Ferdinandsbrücke (mit Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sofienbrücke) erfolgt nach Bedarf von 12 Uhr Mittags bis 1½ Nachmittags. Die Rückfahrt von der Freudenau findet nach Schluss des Wettrennens mit Berührung der Landungsplätze Sofienbrücke, Schüttl, Weissgärber und der Ferdinandsbrücke statt. Der Fahrpreis per Person und Tour beträgt 30 kr.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 10. Juli nach 61tägiger Fahrt mit 29 Passagieren und 2755 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 699.000 kg Reis (hievon 500.000 kg für Fiume), 13.690 kg Seidenabfälle, 21.000 kg Fischöl, 1750 kg Wachs, 16.400 kg Curiositäten; aus Shanghai 174.248 kg Felle (hievon 50.601 kg für Beirut, 62.129 kg für Venedig, 6712 kg für Livorno, 671 kg für Alexandretta, 4246 kg für Alexandrien, 3382 kg für Messina, 6488 kg für Scio und 6976 kg für Port Said), 10.080 kg Hanf; aus Hongkong 440 kg Fächer, 27 kg Federn, 31.500 kg Quassia, 1500 kg Sternanis, 6900 kg Späne; aus Singapore 101.600 kg Sago (für Venedig), 71.150 kg Kaffee, 136.110 kg Pfeffer, 19.894 kg Gambier, 5000 kg Perlmutter; aus Penang 40.440 kg Pfeffer; aus Calcutta 158.289 kg Felle (hievon 27.202 kg für Salonich, 9947 kg für Venedig), 37.000 kg Baumwolle (für Venedig), 76.125 kg Ricinussamen (für Venedig), 10.150 kg Oelsamen (für Venedig), 5735 kg Tamarinde, 6090 kg Turtumelien, 5075 kg Ingwer, 3755 kg Lack; aus Colombo 243.499 kg Cocosnussöl (hievon 35.728 kg für Odessa, 5075 kg für Ancona) 27.506 kg Häute (hievon 19.691 kg für Salonich, 7814 kg für Venedig); von Madras 40.700 kg Baumwolle, 10.150 kg Turtumelien; aus Macassar 6000 kg Kaffee; aus Bombay 12.485 kg Häute, 101.500 kg Sesamsamen, 50.750 kg Ricinussamen, 6395 kg Teakholz, 209.975 kg Baumwolle, 5075 kg Ginster (für Venedig); aus Aden 16.446 kg Kaffee, 2842 kg Häute, 48.415 kg Perlmutter; aus Suez 5996 kg Perlmutter, 786 kg Sennesblätter, 1019 kg Effecten, 42.927 kg Gummi; aus Port Said 2500 kg Curiositäten, 21.805 kg Thee, 2994 kg Indigo, 228.319 kg Kaffee und 862 kg Häute (für Venedig). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,505.178 Gulden österr. Währ.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte in Brünn wurde am 9. August in das Handelsregister eingetragen:

Bei der Firma:

„Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft":

1. die erfolgte Einzahlung der restlichen 20 pCt. der Actien I. Em. von 3150 Stück Actien à 200 fl. im Betrage per 126.000 fl. ö. W.;
2. dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 23. August 1893 beschlossenen, im Sinne des Erlasses des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. März 1894, Z. 2125, in den §§ 2, 15, 22, 23, 33, 42 und 46 geänderten und mit dem Erlasse dieses k. k. Ministeriums vom 23. April 1894, Z. 8700, genehmigten Statuten gründet, und
3. dass in Folge des in der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre am 23. August 1893 gefassten Beschlusses und mit Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. März 1894, Z. 2125, und des k. k. Handelsministeriums vom 10. Mai 1894, Z. 27.130 ex 1893, das Actiencapital durch Ausgabe weiterer 3500 Stück Actien à 200 fl. im Nominalbetrage per 700.000 fl. ö. W. auf 1,330.000 fl. österr. Währung erhöht worden ist.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 17. August herausgegebene XCVIII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 624: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 15. August 1894, Z. 21.828, betreffend eine Beschränkung in der Einbringung von Wiederkäuern und Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Steiermark.

— (Inhalt des XCIX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 18. August herausgegebene XCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 625: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 15. August 1894, Z. 10.736, betreffend Beschränkungen in der Einbringung von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Croatien-Slavonien nach und durch Krain.

— (Inhalt des C. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 20. August herausgegebene C. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 626: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 15. August 1894, Z. 7963, betreffend Beschränkungen des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Tirol.

— (Inhalt des CI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 21. August herausgegebene CI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 627: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 13. August 1894, Z. 7778, betreffend die Abhaltung von thierärztlichen Controltagen in den k. k. Grenzzollämtern des Herzogthumes Salzburg.

Nr. 628: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 15. August 1894, Z. 20.171, betreffend Einfuhrverbote von lebenden Klauenthieren aus den politischen Bezirken Bregenz (seuchenfrei), Imst und Landeck nach der Bukowina.

— (Inhalt des CII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 22. August herausgegebene CII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 629: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und Herzegowina vom 17. August 1894, Z. 87.208, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von lebenden Klauenthieren aus dem ganzen politischen Bezirke Knin nach und durch Bosnien und die Herzegowina.

Nr. 630: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 31. Juli 1894, Z. 83.754, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von lebenden Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Sinj.

Nr. 631: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und Herzegowina vom 30. Juli 1894, Z. 76.964/I, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für lebende Klauenthiere aus dem ganzen politischen Bezirke Benkovac nach und durch Bosnien und die Herzegowina.

Nr. 632: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 15. August 1894, Z. 21.828, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren (Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen) aus Croatien-Slavonien nach Steiermark.

— (Inhalt des CIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 23. August herausgegebene CIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 633: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 19. August 1894, Z. 20.644, betreffend die Ein- und Durchfuhr von lebenden Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach und durch Tirol und Vorarlberg.

Nr. 634: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 15. August 1894, Z. 10.736, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr, bezw. des Eintriebes von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus den Comitaten Agram, Essegg, Fiume, Modruš und Požega in Croatien-Slavonien.

Nr. 635: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 19. August 1894, Z. 10.710, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Kärnten.

Nr. 636: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 16. August 1894, Z. 28.767, betreffend Beschränkungen bezüglich der Einfuhr von Klauenthieren (Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen) aus den Comitaten Abauj-Torna, Arad, Baranya, Bihar, Borsód, Hajdu, Krasso-Szöreny, Marmaros, Somogy, Ugocza und Zemplen, sowie aus den kgl. Freistädten Arad, Debreczen, Kassa, Pécs (Fünfkirchen), Marmaros und Szatmár-Nemeti in Ungarn und aus den Comitaten Požega und Essegg in Croatien-Slavonien nach Mähren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung des Nachtrages I zum Anhang zu Theil IV, Heft Nr, 2, Abtheilung B, des Gütertarifes.

Zu dem vom 1. Jänner 1894 giltigen Anhange zum Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarife, Theil IV, Heft Nr. 2, Abtheilung B, tritt am 1. September 1894 der Nachtrag I, enthaltend Ergänzung der Coursdifferenzen, in Kraft.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 22. August 1894. [655]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Coaksverkehr.

Einführung des Nachtrages III.

Am 1. September 1894 gelangt Nachtrag III zum Ausnahmetarife vom 1. November 1892 für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaksverkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin nach Stationen der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Frachtsätze nach den in den Tarif einbezogenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 21. August 1894. [656]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz.

Gebührentarife, Theil II.

Mit dem 18. August 1894, als dem Tage der Betriebseröffnung, sind die Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf dieser Localbahn in Wirksamkeit getreten.

Wien, am 23. August 1894. [657]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Lieferfristzuschlag für den Frachtenverkehr auf einzelnen Strecken und Beschränkung der Güteraufnahme aus Anlass der Herbstmanöver.

In Folge starker Inanspruchnahme der im Betriebe der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Linien durch Truppentransporte wird auf Grund des § 63 B. R., bezw. des Art. 14 des internationalen Uebereinkommens mit Genehmigung der k. k. General-Inspection vom 14. August 1894, Z. 14.700/III, für Frachtgut mit Ausnahme lebender Thiere und für die Zeit vom 5. bis 12. September 1894 rücksichtlich der Strecken Olmütz—Prerau und Prerau—Krakau eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zur gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt. Dieser Zuschlag gilt für alle nach oder über Stationen dieser Strecken beförderte Sendungen, welche innerhalb der bezeichneten Zeit in Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angenommen werden oder von einer Anschlussbahn eingetroffen sind.

Von dem der Eisenbahn gemäss § 55 B. R. zustehendem Rechte, Güter nach Zulänglichkeit der Lagerräume nur in einstweilige Verwahrung mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung zu übernehmen, wird in der Zeit vom 5. bis 12. September ein ausgedehnter Gebrauch gemacht werden.

Wien, am 23. August 1894. [658]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Lieferfristzuschlag für den Frachtgutverkehr auf einzelnen Strecken und Beschränkung der Güteraufnahme aus Anlass der Herbstmanöver.

In Folge starker Inanspruchnahme der im Betriebe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft stehenden Linien durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver wird auf Grund der Bestimmungen des § 63 des Betriebs-Reglement, bezw. des Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Z. 14.700/III, vom 14. August 1894, für Frachtgut mit Ausnahme lebender Thiere für die Zeit vom 5. bis 12. September 1894 rücksichtlich der Strecken Olmütz—Böhmisch-Trübau—Prag eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zur gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt.

Dieser Zuschlag gilt für alle nach oder über Stationen der vorbenannten Strecken beförderten Sendungen, welche innerhalb der oben angegebenen Zeit in Stationen unseres Betriebsbereiches zur Beförderung angenommen worden oder von einer Anschlussbahn eingetroffen sind.

Es ist ferner zu gewärtigen, dass auf den gesellschaftlichen Linien während der Zeit vom 1. bis 12. September 1894 von dem nach § 55 des Betriebs-Reglement der Eisenbahnen zustehenden Rechte, Güter nach Zugänglichkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung nur in einstweilige Verwahrung zu nehmen, in ausgedehntem Masse wird Gebrauch gemacht werden müssen, was die P. T. Interessenten beachten wollen.

Wien, am 22. August 1894. [659]

Sonstige Nachrichten.

Bromberg-Sächsischer Verbands-Gütertarif. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit 1. August ist der Nachtrag IX zu diesem Verbandstarife in Kraft getreten. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen neue Frachtsätze für die Stationen Gr.-Hermenau, Liebstadt i. Ostpr., Mirakowo, Richnau und Sportehnen des Directions-Bezirkes Bromberg, sowie Neundorf i. V. der Sächsischen Staatseisenbahnen. An Stelle der mit 1. August ausser Kraft getretenen Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. (Ausnahmetarif 2) werden vom gleichen Zeitpunkt ab die bisher nur für Oelsamen giltigen Ausnahme-Frachtsätze (Ausnahmetarif 2 a) auch wieder für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate angewendet.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr: 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1479	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Zuckerrüben			Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metrischen Tonnen (à 1000 kg) ad 1. und eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metrischen Tonnen (à 1000 kg) ad 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. October 1894 bis Ende September 1895	Localtarife	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma ale Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Eine gegenseitige Ergänzung der nebenbezeichneten Minimalquantitäten ist nicht zulässig. Wird eventuell nur das Minimal-Verfrachtungsquantum für Zuckerrüben und nicht auch jenes für Rübenschnitze, oder umgekehrt nur das Minimal Verfrachtungsquantum für Rübenschnitze und nicht zugleich auch das für Zuckerrüben nachgewiesen, so werden weder die beförderten Zuckerrübensendungen noch die expedirten Rübenschnitze-Transporte bonificirt
				Ottendorf bei Troppau	Freiheitau				12·6	9·9	2·7			
				Schönstein					14·6	12·4	2·2			
				Mladetzko					16·6	14·9	1·7			
			2. Rübenschnitze	Freiheitau	Ottendorf bei Troppau				10·7	8·0	2·7			
					Schönstein				12·7	10·5	2·2			
					Mladetzko				14·7	13·0	1·7			
1480	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Rohzucker	Tlumacz	Chybi	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 900 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende August 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	76 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1481	K.k.St.B.	Bei Inanspruchnahme der in diesem Blatte vom 14. Juli 1894, Nr. 79, sub Post 1310, verlautbarten Frachtermässigung haben die Parteien das Auf- und Abladen der Transporte auf eigene Kosten zu besorgen.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1482	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Baumwollwaaren, gemeine, wie im Ausnahmetarife Nr. 14 des in Betracht kommenden Tarifes genannt	Füssen, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (und umgekehrt)	Prag B.W.B., Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. September 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894	Theil II, Heft 3 des Gütertarifes für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband, vom 1. Februar 1894	3·55 Mark	3·45 Mark	0·10 Mark	Im Kartirungswege		
1483	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben, frische, der Posit. Z—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Suchenthal	Budweis	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	15 kr.	14 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1484	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Erze der Pos. E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	St. Johann i. Pongau	Bischofshofen	Aufgabe als Frachtgut unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	5 kr.	4 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1485	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Heide, Heidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Fehring	Graz S.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	kr. 21	kr. 18·9	kr. 2·1	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche bis längstens Ende März 1895 vorzulegen sind	
				Fehring Landesgrenze	Graz S.B.				24	21·6	2·4			
				Fehring	Graz St.B.				19	17·1	1·9			
				Fehring Landesgrenze	Graz St.B.				21	18·9	2·1			

Die für Weizen, Buchweizen (Heide, Heidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse eingeräumte Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung, und zwar:

1. Auf Sendungen, welche an ein in Graz gelegenes Mühlen-Etablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.

2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an ein Mühlen-Etablissement in Graz abgegeben werden. Das Mühlen-Etablissement, welches eine an einen Zwischenhändler adressirte Sendung übernimmt, hat auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendung von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen worden ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1486	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Kalksteine	Repora	Welwarn	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	20·9 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1487	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Zuckerrübe und Rübenschnitte	Hainburg Deutsch-Altenburg Petronell Rohrau Pachfurth Bruck a/L. St.E.G. Wilfleinsdorf Trautmannsdorf Götzendorf St.E.G. Himberg Lanzendorf-Pellendorf Mannersdorf Klein-Neusiedl oder vice versa	Pottendorf-Landegg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende Mai 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 18·9 18·9 17·1 15·8 15·3 12·7 11·7 10·1 9·1 9·1 9·6 11·9 12·2		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1488	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	a) Darány b) Magyar-Boli	Kufstein Kirchbüchl Wörgl Kundl Brixlegg Jenbach Schwaz Hall Innsbruck Franzensfeste Brixen Klausen Waidbruck Atzwang Blumau Bozen-Gries Branzoll Auer Neumarkt-Tramin Salurn St. Michele Lavis Trento Matarello Calliano Rovereto Mori Ala Avio	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893, bezw. dessen Nachtrag 1, giltig vom 1. August 1894		Nachlässe von den Frachtsätzen d. nebenbezeichneten Tarifes per 100 kg in Kreuzern ö. W. a) / b) 36·5 / 36·5 33·5 / 33·5 31·5 / 31.5 31 5 / 31·5 31·5 / 31·5 31·5 / 31·5 31·5 / 34·7 31·1 / 27·7 24·2 / 21·5 18·5 / 18·3 19·5 / 19·3 20·5 / 20·3 20·5 / 20·3 21·5 / 21·3 21·5 / 21·3 22·5 / 22·3 23·5 / 23·3 24·5 / 24·3 25·5 / 25·3 27·5 / 26·3 27·5 / 26·3 27·5 / 27·3 29·5 / 28·3 29·5 / 29·3 30·5 / 30·3 31·5 / 31·3 31·5 / 31·3 31·5 / 31·3 31·5 / 31·3		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 97. **Wien, 28. August 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 18. August 1894, Z. 44.792, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 18. August 1894.

Verzeichniss jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im II. Quartal 1894 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge						Original-Certificat zurückgelangt
		Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr. (des Anspruchsberechtigten)	Freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	Strafgerichtl. Verurtheilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlustes desselben	
2036	Melchiori Joh. Baptist Achilles	.	1	.	.	.	.	1
2038	Giacomoni Peter	.	1	.	.	.	.	1
2129	Maj Andreas	.	1	.	.	.	.	1
2244	Dimnik Anton	.	1	.	.	.	.	.
2268	Bartl Heinrich	.	1	.	.	.	.	1
2353	Kuvač Peter	.	1	.	.	.	.	.
2489	Kluss Stanislaus	.	1	.	.	.	.	1
2506	Rover Giuseppe	.	1	.	.	.	.	1
2533	Hackl Josef	.	1	.	.	.	.	.
2590	Tagwerker Gustav	.	1	.	.	.	.	.
2656	Kries Anton	.	1	.	.	.	.	1
2668	Valentinelli Luigi	.	1	.	.	.	.	1
2694	Terlecki Johann Anton	.	1	.	.	.	.	.
2709	Pavliček Franz	.	1	.	.	.	.	1
2783	Řiha Anton	.	1	.	.	.	.	1
2823	Vanzo Nikolo Antonio	.	1	.	.	.	.	.
2850	Stolfa Alois	.	1	.	.	.	.	.
2889	Celestin Anton	.	1	.	.	.	.	1
2909	Studler Franz	.	1	.	.	.	.	.
2991	Bonavida Johann	.	1	.	.	.	.	1
3060	Wilikowský Josef	.	1	.	.	.	.	1
3062	Tucki Michael	.	1	.	.	.	.	1
3067	Nossek (Nosek) Josef	.	1	.	.	.	.	1
3278	Gaigher Albert	.	1	.	.	.	.	.
3282	Kladivko Adalbert	.	1	.	.	.	.	1
3700	Knauer Anton	.	1	.	.	.	.	1
3746	Pič Josef	.	.	.	.	1	.	1
3761	Vilatorra Peter	1	.	.	.	.	.	1
3842	Lang Paul	.	.	1	.	.	.	1
3888	Radonič Michael	.	.	.	.	1	.	.
3908	Maier Josef	.	1	.	.	.	.	1
4157	Nožička Josef	1	.	.	.	.	.	1
4247	Mlynarski Stanislaus	.	1	.	.	.	.	1
4271	Legat Johann	.	1	.	.	.	.	.
4397	Michler Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
4441	Göll Johann	1	.	.	.	.	.	1
4469	Elster Emil	1	.	.	.	.	.	1
4554	Zoglauer Josef	1	.	.	.	.	.	1
4578	Wisniowski Donat	1	.	.	.	.	.	1
4652	Pohl Richard	1	.	.	.	.	.	1
4714	Telser Franz	1	.	.	.	.	.	1
4722	Picyk Stefan	1	.	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr. des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Original-Certificat zurückgelangt
4725	Baumann Josef	.	1	.	.	.	.	1
4746	Pilch Carl	1	.	.	.	.	.	1
4801	Fila Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
4852	Junek Johann	1	.	.	.	.	.	1
4855	Czaban Peter	.	1	.	.	.	.	1
4887	Schrabal Josef	1	.	.	.	.	.	1
4929	Pékalski Johann	1	.	.	.	.	.	1
4936	Wallaschek Franz	1	.	.	.	.	.	1
4972	Kulak, recte Bulak, Markus	.	1	.	.	.	.	1
5037	Zadrzycki Michael	1	.	.	.	.	.	1
5081	Weinrichter Wilhelm	.	.	.	1	.	.	1
5344	Dzioba Alexa	1	.	.	.	.	.	1
5360	Catarić Martin	1	.	.	.	.	.	1
5426	Koller Carl	1	.	.	.	.	.	1
5480	Wanke Josef	1	.	.	.	.	.	1
5568	Sulc Josef	1	.	.	.	.	.	1
5598	Unterkircher Anton	1	.	.	.	.	.	1
6011	Pontalti Franz	1	.	.	.	.	.	1
6043	Prach Josef	1	.	.	.	.	.	1
6046	Scheucher Eduard	1	.	.	.	.	.	1
6048	Supik Adolf	1	.	.	.	.	.	1
6067	Woisetschläger Carl	1	.	.	.	.	.	1
6082	Hübner Carl	1	.	.	.	.	.	1
6096	Karn Carl	1	.	.	.	.	.	1
6105	Rupp Anton	1	.	.	.	.	.	1
6112	Augustin Franz	1	.	.	.	.	.	1
6121	Nowak Josef	1	.	.	.	.	.	1
6125	Floigl Wilhelm Martin	1	.	.	.	.	.	1
6143	Grampovčan Anton	1	.	.	.	.	.	1
6154	Ganzberger Josef	1	.	.	.	.	.	1
6195	Hoffer Alois Johann	1	.	.	.	.	.	1
7020	Türk Eduard	1	.	.	.	.	.	1
7027	Tiefenbacher Oswald	1	.	.	.	.	.	1
7036	Praher Johann	1	.	.	.	.	.	1
7037	Casagrande Constantin	1	.	.	.	.	.	1
7071	Palamarz Gregor	.	.	.	.	1	.	1
7102	Pirker Johann	1	.	.	.	.	.	1
7103	Krasovic Georg	1	.	.	.	.	.	1
7125	Leitner Franz	1	.	.	.	.	.	1
7152	Baryčz Josef	1	.	.	.	.	.	1
7154	Salik Felix	1	.	.	.	.	.	1
7172	Lebrand Johann	1	.	.	.	.	.	1
7190	Geisenhof Josef	1	.	.	.	.	.	1
7191	Eller Franz	1	.	.	.	.	.	1
7221	Chaim Josef	1	.	.	.	.	.	1
7245	Springer Leiser	1	.	.	.	.	.	1
7246	Jaszowski Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
7253	Kaus August	1	.	.	.	.	.	1
7264	Wistal Johann	1	.	.	.	.	.	1
7301	Woprsat Franz	1	.	.	.	.	.	1
7309	Schneeberger Gregor	1	.	.	.	.	.	1
7317	Wajda Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
7320	Broglio Carl	1	.	.	.	.	.	1
7329	Ozora Mathias	1	.	.	.	.	.	1
7336	Fil Josef	1	.	.	.	.	.	1
7338	Endrizzi Josef	1	.	.	.	.	.	1
7344	Wilczyński Franz	1	.	.	.	.	.	1
7358	Alimonta Hermann	1	.	.	.	.	.	1
7451	Gorizer Julius	1	.	.	.	.	.	1
7472	Kreisel Adolf	1	.	.	.	.	.	1
7476	Aigner Franz	1	.	.	.	.	.	1
7505	Nowak Josef	1	.	.	.	.	.	1
7612	Pan Romeus	1	.	.	.	.	.	1
7614	Pawla Reinhold	1	.	.	.	.	.	1
7634	Konjevič Nicolaus	.	.	.	.	1	.	1
7667	Groff Johann	1	.	.	.	.	.	1
7710	Vlček Josef	1	.	.	.	.	.	1
7727	Szalay Marian	1	.	.	.	.	.	1
7742	Pupka Johann	.	.	.	1	.	.	1
7766	Musch Alois	1	.	.	.	.	.	1
7820	Pallna Peter	1	.	.	.	.	.	1
5400	Breznina Carl*)	.	1	.	.	.	.	.
5534	Kaiser Franz*)	.	1	.	.	.	.	.
7223	Gorka Ferdinand Anton	1	.	.	.	.	.	1

*) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung. Das oben ausgewiesene Certificat Nr. 3888 des am 15. März 1894 verstorbenen Michael Radonič konnte nicht eruirt werden. Im Vorfindungsfalle wolle dasselbe an das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung eingesendet werden.

Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 13. August 1894,*) betreffend das Verbot der von Carl Dömei in Budapest erzeugten Präparate für Kunstweinbereitung.

Da die von Carl Dömei in Budapest erzeugten und unter den Bezeichnungen: Traubensprit, Pyrolin und Gallisir-Extract in Verkehr gesetzten Präparate für Kunstweinbereitung nach dem Fachgutachten des Obersten Sanitätsrathes wegen ihrer nachtheiligen Wirkung auf die Verdauungsorgane sich als gesundheitsschädlich darstellen, wird deren Verkauf und Vertrieb in Gemässheit der Bestimmung des § 6 der Ministerial-Verordnung vom 1. Mai 1866, R.-G.-Bl. Nr. 54, allgemein verboten.

Bacquehem m. p. Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Karwin über Freistadt nach Petrowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtvorstehung Freistadt die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Karwin über Freistadt nach Petrowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. August 1894. Z. 40.563.

*) Enthalten in dem am 24. August 1894 ausgegebenen LXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 179.

Schweizerische Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1892.

Dem vom schweizerischen Post- und Eisenbahn-Departement im März 1894 herausgegebenen XX. Bande der schweizerischen Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1892 entnehmen wir über die Entwicklung und den Bestand des schweizerischen Eisenbahnnetzes folgende Daten:

Die Baulänge aller Schweizer Bahnen belief sich im Jahre 1891 auf 3296·475 km und die Betriebslänge auf 3419·882 km. Im Jahre 1892 erfolgte ein Zuwachs von 93·906 Baukilometern und 91·066 Betriebskilometern, so dass mit Ende 1892 die Baulänge aller Bahnen 3390·381 km und die Betriebslänge 3510·948 km war.

Die Bau- und Betriebslängen der einzelnen Bahnen der Schweiz stellten sich Ende 1892 folgendermassen:

a) Bahnen mit Locomotivbetrieb.

	Baulänge km	Betriebslänge km
Centralbahn	319·919	326·867
Aargauische Südbahn	57·471	57·745
Wohlen-Bremgarten	6·620	7·011
Gotthardbahn	240·444	265·333
Jura-Simplon-Bahn	884·827	926·819
Brünigbahn (Spurweite 1 m, theilweise Zahnradb.)	58·000	57·733
Bulle-Romont	17·083	18·189
Val de Travers	13·512	14·141
Viége-Zermatt (Spurweite 1 m, theilweise Zahnradb.)	35·220	35·050
Nordostbahn	609·283	631·856
Bötzbergbahn	73·587	83·346
Vereinigte Schweizer Bahnen	268·781	277·527
Toggenburgerbahn	25·217	24·852
Wald-Rüti	6·108	6·570
Bödelibahn	8·453	8·228
Emmenthalbahn	38·221	42·250
Jura-Neuchâtel	38·070	39.563
Ponts-Chaux de Fonds (Spurweite 1 m)	16·202	16·153
Neuchâtel-Boudry (Spurweite 1 m, theilweise Zahnradb.)	11·053	10·945
Kriens-Luzern-Bahn	3·058	2·515
Langenthal-Stattwil	13·915	14·063
Seethalbahn	45·202	45·307
Sihlthalbahn	14·277	14·846
Südostbahn	48·019	49·133
Tössthalbahn	39·126	39.550
Uetlibergbahn	8·591	9·130
Appenzellerbahn	25·441	25·460
Appenzeller Strassenbahn (Spurweite 1 m, theilweise Zahnradb.)	14·043	13·962
Berner Oberlandbahn (Spurweite 1 m, theilweise Zahnradb.)	23·647	23·443
Birsigthalbahn (Spurweite 1 m)	12·572	12·465
Brenets-Locle (Spurweite 1 m)	4·296	4·246
Frauenfeld-Wyl (Spurweite 1 m)	17·640	17·584
Genf-Veyrier (Spurweite 1 m)	5·607	5·548
Grütschalp-Mürren (Spurweite 1 m, elektrischer Motor)	4·323	4·279
Landquart-Davos (Spurweite 1 m)	50·545	49·978
Lausanne-Echallons (Spurweite 1 m)	14·336	14·218
Central-Vandois (Spurweite 1 m)	8·523	8·657
Rigi-Kaltbad-Scheidegg-Bahn (Spurweite 1 m)	6·747	6·619
Saignelégier-Chaux de Fonds (Spurweite 1 m)	25·546	25·356
Sissach-Gelterkinden (Spurweite 1 m, elektrischer Motor)	3·263	3·148
Tramelan-Tavannes (Spurweite 1 m)	8·809	8·731
Voier etroides Genève (Spurweite 1 m)	72·666	73·860
Waldenburgerbahn (Spurweite 0·750 m)	12·531	13·535
Arth-Rigibahn (Zahnradbahn)	13·460	11·477
Brienz-Rothornbahn (Spurweite 0·800 m, Zahnradbahn)	7·722	7·586
Generosobahn (Spurweite 0·800 m, Zahnradbahn)	9·031	8·991
Glion-Naye (Spurweite 0·800 m, Zahnradbahn)	7·672	7·621
Pilatusbahn (Spurweite 0·800 m, Zahnradbahn)	4·294	4·270
Rigibahn (Zahnradbahn)	5·155	6·858
Rorschach-Heiden (Zahnradbahn)	5·726	7·108
Zusammen	3273·884	3389·722

b) Drahtseilbahnen.

	Baulänge km	Betriebslänge km
Beatenbergbahn (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 400‰, Motor: Wassergewicht)	1·610	1·600
Biel-Magglingen (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 320‰, Motor: Wassergewicht)	1·633	1·625
Bürgenstockbahn (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 575‰, elektrischer Motor)	0·831	0·827
Ecluse-Plan (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 370‰, Motor: Wassergewicht)	0·379	0·368
Giessbachbahn (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 320‰, Motor: Wassergewicht)	0·331	0·320
Gütschbahn in Luzern (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 530‰, Motor: Wassergewicht)	0·146	0·142
Lausanne-Ouchy (Maximalsteigung 116‰, Motoren: Turbinen)	2·456	1·795
Lauterbrunnen-Grütschalp (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 600‰, Motor: Wassergewicht)	1·217	1·207
Lugano-Seilbahn (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 238‰, Motor: Wassergewicht)	0·243	0·237
Marzilibahn in Bern (Spurweite 0·750 m, Maximalsteigung 302‰, Motor: Wassergewicht)	0·105	0·101
Ragaz-Wartenstein (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 310‰, Motor: Wassergewicht)	0·768	0·760
Salvatoribahn bei Lugano (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 600‰, elektrischer Motor)	1·524	1·507
Territet-Glion (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 570‰, Motor: Wassergewicht)	0·560	0·553
Zürichbergbahn (Spurweite 1 m, Maximalsteigung 260‰, Motor: Wassergewicht)	0·171	0·163
Zusammen	11·974	11·205

Ueberdies bestehen 42·816 km Tramways mit verschiedenen Motoren (die Berner Tramway wird durch comprimirte Luft bewegt), welche eine Betriebslänge von 42·542 km haben, und 61·707, bezw. 67·479 km ausländischer Eisenbahnen.

Nachdem von Schweizer Bahnen 22·062 km im Auslande liegen, so reducirt sich die Länge der in der Schweiz gelegenen Bahnen auf 3368·219 km, von denen 592·658 km doppelspurigen Oberbau haben. Der Unterbau ist auf eine Länge von 1193·857 km doppelspurig angelegt.

Kriegs- und Handelsdampfer im Seekriege.

Wenn auch mit den modernen Seekriegswaffen noch kein Kampf ausgefochten ist, der dazu berechtigte, Erfahrungssätze hinsichtlich der Ueberlegenheit des einen oder des anderen Wehrmittels abzuleiten, so steht doch eines ausser Zweifel, dass der Schwerpunkt der Kriegsführung zur See vor Allem in einem wirksamen Schutze der eigenen und möglichster Schädigung der feindlichen Kauffahrteiflotte liegen wird.

Die Lahmlegung des Handels zur See ist schon von früher her ein Hauptziel der Seekriegsführung gewesen, ein Factor, der mehr oder weniger in den Vordergrund trat, je nachdem die kriegführenden Länder in höherem oder niedrigerem Grade auf die Verproviantirung mittelst Zufuhr zur See angewiesen waren. Anlässlich der jüngsten Kundgebung, betreffend die Verstärkung der Kriegsmarine in Grossbritannien, wurde besonders die Schädlichkeit des Kaperkrieges für das Land betont und auf die Gefahr hingewiesen, die diese Art der Kriegführung in früheren Zeiten für die britische Monarchie mit sich gebracht hatte.

Auf die Verwirklichung des Wunsches, dem Grundsatze der Unverletzlichkeit des Privateigenthums auf See in Kriegszeiten die völkerrechtliche Anerkennung zu verschaffen, wird man im Ernste kaum mehr hoffen können, nachdem man sich in Frankreich so unzweideutig für die „Guerres de course“ ausgesprochen und erst im französisch-siamesischen Zwiste des Jahres 1885 die mittelalterliche Theorie, alle Lebensmittel als Kriegscontrebande zu erklären, wieder aufgenommen hat.

Bei dieser Sachlage drängt sich unwillkürlich die Frage auf, wie denn heute die Chancen der Handelsdampfer — denn Segelschiffe kommen wohl nicht mehr in Betracht, wo es sich darum handelt, die Zufuhr zu bewerkstelligen — liegen, wo es sich um einen Versuch handelt, trotz feindlicher Kreuzer einen Hafen zu erreichen. Dass von einem ernstlichen Zurwehrsetzen gegen Kriegsschiffe keine Rede sein kann, liegt auf der Hand. Das einzige Mittel liegt hier eben in der Geschwindigkeit der Kauffahrteischiffe.

Vergleicht man die officiellen Geschwindigkeitsangaben der Kriegsschiffe der hauptsächlichsten Staaten mit den erfahrungsmässigen Resultaten der Handelsdampfer, so wird man finden, dass es unter der ersteren Gattung eine ganze Reihe von Fahrzeugen gibt, die dem heutigen Durchschnittsschnelldampfer, wo nicht überlegen, so doch reichlich gewachsen sind. Der insbesonders zum Zwecke der Zerstörung der feindlichen Handelsschiffe erbaute amerikanische Dreischraubendampfer „Columbia“ hat auf seiner Probefahrt auch die Leistungen der besten Dampfer der Cunard-Linie überflügelt; unter den französischen Panzerkreuzern gibt es eine ganze Anzahl, die mit 20 Meilen Geschwindigkeit und darüber verzeichnet sind, und noch mehr in der Liste der englischen Kriegsschiffe. Man sollte daher meinen, es könne darüber wenig Zweifel herrschen, dass die Chancen für das Handelsschiff, und wäre es auch ein Schnelldampfer, einem verfolgenden Kreuzer zu entweichen, nur sehr geringe sind.

In Wirklichkeit verhält sich die Sache aber doch anders, da die Geschwindigkeitsangaben bei den Kriegsmarinen sich eben nur auf die Maximalleistungen bei der Probefahrt in ruhigem Wasser an der gemessenen Meile beziehen, und die späteren Leistungen in der Regel weit mehr hinter den ursprünglichen Zahlen zurückbleiben, als es bei den Kauffahrteischiffen der Fall zu sein pflegt.

Unter gewöhnlichen Umständen, d. h. mit mittlerer Kohlenqualität und der gewöhnlichen Bedienungsmannschaft, dürften solche Leistungen, wie sie auf der Probefahrt erzielt werden, auch bei günstigen Witterungsverhältnissen und ganz ruhiger See selten wieder erreicht werden, jedenfalls nur auf äusserst kurze Zeit. Mr. White, der Chef-Constructeur der britischen Kriegsmarine, hat in einem Vortrage vor dem Institute of Marine-Engineers angegeben, dass es bei der englischen Admiralität Regel ist, 60 Percent der auf der Stillwasserprobe erzielten Maschinenkraft als das Mindestmass anzunehmen, das bei längerer Fahrt in ruhiger See erzielt werden soll. Damit ändern sich aber die Verhältnisse bedeutend zu Gunsten der Handelsdampfer.

Leider sind nur sehr wenige Berichte über längere Reisen von Kriegsschiffen bei forcirter Fahrt in die Oeffentlichkeit gedrungen, so dass sich ein Vergleich nicht auf einigermassen genügende Daten stützen kann. Werthvoll in dieser Hinsicht ist daher ein unlängst im „Journal of the American Society of Naval Engineers“ veröffentlichter Bericht des ersten Ingenieurs des Vereinigten Staaten-Kreuzers „Charleston“ über die Jagd, die dieses Schiff im Jahre 1891 während der chilenischen Wirren auf den „Itata“ unternahm, einen Dampfer, der in den Vereinigten Staaten mit Waffen und Munition für die Insurgenten beladen worden war.

Der fragliche Bericht gibt ein treffliches Bild, wie wenig officielle Geschwindigkeitsangaben für die Leistungen der Kriegsschiffe bei längerer Fahrt massgebend sind; er zeigt ferner, wie die Kriegsschiffsmaschinen häufigen Niederbrüchen und Defecten ausgesetzt sind, eine Folge des zwingenden Umstandes, die Maschinen so anzulegen, dass sie einerseits vor feindlichen Geschossen geschützt sind und andererseits die Wehrfähigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigen.

Der „Charleston“, ein Kreuzer von circa 4000 Tons Deplacement, wurde im Jahre 1887 gebaut. Bei seiner Probefahrt erreichte der Dampfer eine Geschwindigkeit von 18·2 Knoten, welche aber bei der Verfolgung des „Itata“ auch nicht annähernd erzielt werden konnte. Der chilenische Dampfer kam niemals in Sicht des Kreuzers und wurde von demselben erst im Hafen von Iquique gesichtet, wo der „Itata“ einige Stunden vor dem „Charleston“ angelangt war. Die Fahrt wurde von dem letzteren Schiffe mit der Geschwindigkeit von 11—11·5 Knoten zurückgelegt, wobei in der Regel nur vier von den sechs Kesseln in Gebrauch genommen waren. Trotzdem also mit mässiger Kraft gefahren ward, weist der Bericht eine lange Liste von zum Theile recht schweren Defecten an Kesseln und Maschinen auf, die im Laufe der Reise entstanden. Besonders waren es die Vorrichtungen für forcirten Zug, die allerlei Beschädigungen ausgesetzt waren; wiederholtes er-

hebliches Lecken der Kessel kam vor und ebenso Schäden an den Maschinen, insbesondere den Luftpumpen, deren Ausbesserung oft geraume Zeit in Anspruch nahm. Eine Jagd wurde während der Fahrt einmal unter Volldampf auf einen Dampfer angestellt, den man für den „Itata" hielt, der sich aber nachträglich als ein deutscher Frachtdampfer herausstellte. Hiebei konnte während einer Stunde, in der man alle Kessel mit forcirtem Zuge im Gange hatte, nur die Maximalgeschwindigkeit von 13·5—14 Knoten erreicht werden. Der programmmässigen 18 Knoten-Geschwindigkeit steht hier also die effective Leistung von höchstens 14 Meilen gegenüber, die nur mit Mühe während einer Stunde aufrecht erhalten werden konnte.

Solche Erfahrungen rücken den Werth rascher Handelsdampfer im Kriegsfalle in ein ganz anderes Licht; die Rolle, welche solche Dampfer im Seekriege spielen dürften, wird ohne Zweifel eine viel bedeutendere sein, als bisher angenommen wurde. „Hansa."

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige elektrische Bahn von Bielitz nach Ober-Ohlisch. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 17. August das von Alois Bernaczik, Fabriksbesitzer in Bielitz, und Ingenieur Max Déri in Wien für den Bau der schmalspurigen Localbahn von Bielitz nach Ober-Ohlisch mit elektrischem Betriebe vorgelegte Operat der k. k. Landesregierung in Troppau mit der Aufforderung übermittelt, bezüglich dieses Projectes die Trassenrevision im Sinne der bestehenden Vorschriften einzuleiten. — Bei dieser Amtshandlung sind auch die zur Vermeidung der Ueberquerung des äusseren Bleichplatzes ausgearbeiteten zwei Varianten von km 2·0 bis 2·3, bezw. von km 1·9 bis 2·3 in Erörterung zu ziehen. [H.-M.-Z. 43.738.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Sicherungsanlagen in Preschen und Maria Ratschitz.) In den Stationen Preschen und Maria Ratschitz wird je eine Sicherungsanlage, bestehend aus einem Weichenriegel- und Signalstellwerke, hergestellt. [2. August, Z. 41.316.]

— (Linie Aussig-Komotau: Erweiterung der Geleiseanlagen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn für die Erweiterung der Geleiseanlagen beim Doblhoff-Schachte III nächst Karbitz für den 29. August anberaumt. [G.-I.-Z. 14.220.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Rumburg—Nixdorf: Rollbahn in der Station Nixdorf.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde rücksichtlich des Projectes einer schmalspurigen Rollbahn in der Station Nixdorf für Zwecke des Steinbruchbesitzers Johann Neumann der Bauconsens ertheilt. [30. Juli, Z. 41.152.]

Prag-Duxer Bahn. (Herstellung eines Verladeplatzes: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Schlan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der landwirthschaftlichen Zuckerfabrik in Schlan für die Herstellung eines Verladeplatzes sammt Verladegeleise nächst der Personen-Haltestelle Podlesin für den 29. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann in Schlan betraut. [G.-I.-Z. 15.396.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Linie Olmütz—Troppau: Erweiterung des Bahnhofes in Troppau: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Mährisch-schlesischen Centralbahn für die Erweiterungsbauten im Centralbahnhofe in Troppau für den 29. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 14.466.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Falkenau a. d. Eger—Klingenthal: Wasserleitung für Graslitz.) In km 22·722 und km 22·804 werden unter Benützung der bestehenden Durchfahrten für Zwecke der Stadtgemeinde Graslitz zwei Wasserleitungen gelegt. [31. Juli, Z. 37.290.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz. (Benützungsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Theilstrecke Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz mit einer Verbindung zum Frachtenbahnhofe Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn obiger Localbahn wurde der Benützungsconsens ab 18. August ertheilt. [H.-M.-Z. 45.397.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék (Neusatz). (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 91 vom 1. August u. ff. publicirt die laut G.-A. XXII ex 1894 und zufolge Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 21. Juli, Z. 51.993, zu Gunsten der Budapester Firma M. L. Herzog & Comp. erflossene Concessions-Urkunde für eine von der Endstation Baja der Flügelbahn Szabadka (Maria Theresiopel)—Baja der Hauptlinie Budapest—Szabadka—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrts-Station aus über Zombor zum Anschlusse an die Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Nagyvárad (Grosswardein) — Zombor — Eszék — Villany und nach Kreuzung dieser Linie zum Anschlusse an die Linie Budapest—Szabadka—Ujvidék—Zimony—Belgrad im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauende und als Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék projectirte Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1892, Vorconcession Post 2, und Nr. 92 ex 1894). Das effective Baucapital dieser 145 km langen Linie ist mit 4,100.000 fl. (Nominale 4,983.700 fl., vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92) bemessen. Als Stationen, bezw. Haltestellen der neuen Linie sind bestimmt:

1. Die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Baja (Endstation der Linie Szabadka—Baja).
2. Vaskút, Station für den gesammten Verkehr.
3. Gara, Station, wie 2., auch Wasserstation.
4. Rigyicza, Station, wie 2.
5. Stanicics, Station und Wasserstation, wie 3.
6. Gakova, Station, wie 2.
7. Nenádits, Haltestelle, am currenten Geleise.
8. Csicsovó, Station, wie 2., auch Kreuzungsstation.
9. Zombor, entsprechend zu erweiternde gemeinschaftliche Station mit der Linie Nagyvárád—Zombor—Eszék—Villány.
10. Ó-Sztapár, Station, wie 2.
11. Bresztovácz, Station und Wasserstation, wie 3.
12. Hódságh, Station, wie 2.
13. Parabuty, Station und Wasserstation, wie 3.
14. Paraga, Station für den Personen- und Reisegepäcksverkehr, ferner zur Frachten-Auf- und Abgabe in Wagenladungen.
15. Gajósbra, Station, wie 2.
16. Bulkesz, Station, wie 14.
17. Petrovácz, Station und Wasserstation, wie 3.
18. Piros, Station, wie 2.
19. Ujvidék, entsprechend zu erweiternde gemeinschaftliche Station mit der Linie Budapest—Ujvidék—Zimony—Belgrad.

Ausserdem sind für die Anschlüsse in den Stationen Baja, Zombor und Ujvidék in je einer Länge von 300 m Schienen erstclassiger Bahnen zu verwenden.

Eisenbahnprojete. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen seinerzeit ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgende Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 20. Juli, Z. 48.897, die seinerzeit mit Erlass vom 20. Juli 1893, Z. 44.513, dem Miskolczer Einwohner Dr. Stefan Csáthy-Szabó ertheilte Vorconcession für eine von Alsó-Hámor (Comitat Borsod) aus mit Berührung der Diósgyörer Eisen- und Schienen-Walzwerke der kgl. Ungar. Staatsbahnen bis zur Station Miskolcz der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungarischen

Staatsbahnen führende normalspurige Localbahn (vergleiche Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1893), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

2. Mit Erlass vom 20. Juli, Z. 50.180, die seinerzeit mit Erlass vom 25. Juli 1893, Z. 37.477, dem Budapester Advocaten Dr. Franz Xaver Vértesy ertheilte Vorconcession für folgendes Localbahnnetz:
   a) für eine von der Station Zólyom-Brézó (Bries) der Linie Zólyom (Altsohl) — Besztercze-Bánya (Neusohl) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Pohorella, Nándorhuta, Vereskö, Telgárt, Pusztamezö mit Berührung des herzogl. Coburg'schen Sägewerkes und der Dobsinaer Eisgrotte, und weiterhin über Sztraczena, Istvánfalu und nach Berührung der Holloköer Eisenerzgruben über Nagy-Hnilecz, Feketehegy, Mereny, Svedler und die Gemarkung der Gemeinde Szepes-Remete in der Station Gölniczbánya mit der Linie Margitfalu—Szomolnokhuta, d. i. der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Gölnitzthalbahn, verbindende Linie;
   b) für eine von der zukünftigen Station Holloköivasbanya (Holloköer Erzgruben) der Linie a) abzweigende und diese in der Endstation Dobsina (Dobschau) mit der Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende Linie;
   c) für eine von der zukünftigen Station Pohorella der Linie a) abzweigende und diese über Vernár und die Gemarkung der Gemeinde Grénicz in der Station Gánócz (nächst Poprád-Felka) mit der Linie Oderberg—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Bahn verbindende Linie

   (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 84 ex 1893, Vorconcession Post 1 a, b, c), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

3. Mit Erlass vom 20. Juli, Z. 52.973, die seinerzeit mit Erlass vom 23. Juli 1893, Z. 46.098, dem Budapester Advocaten Dr. Franz Xaver Vértesy für eine von der Station Sümeg der Linie Ukk—Tapolcza der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen, d. i. der Linien Kis-Czell—Boba—Csáktornya, Ukk—Tapolcza, Türje—Zala-Szent Gróth, Zala-Szent Iván — Kisfalud-Szent Iván und Pozsony-Ujvaros — Szombathely (Pressburg-Neustift—Steinamanger), abzweigende und diese in der Endstation Keszthely mit der von der Südbahnstation Balaton-Szent György der Linie Budapest—Balaton-Szent György—Kanizsa—Pragerhof Localbahn—Balaton-Szent György (Fortsetzung der Linie Balaton-Szent György—Somogy-Szobb) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" von Triest nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 21. Juli mit 8 Passagieren und 1510 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 11.964 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Fiume 5600 Colli Reis; nach Port Said 305 Colli Mehl, 4 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Spiritus, 18 Colli Esswaaren, 80 Colli Steinwaaren, 70 Colli Zucker, 62 Colli Bier, 1400 Stück halbzöllige Bretter, 1676 Stück Staffeln, 2120 Stück Halbstaffeln; nach Samarang 50 Colli Erdwachs; nach Macassar 50 Colli Mehl; nach Batavia 25 Colli Erdwachs; nach Padang 100 Colli Bier; nach Soerabaya 50 Colli Erdwachs; nach Bassorah 5 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Manufacte; nach Bagdad 2 Colli Schuhwaaren; nach Suez 12 Colli Glaswaaren, 57 Colli Zucker, 200 Stück Gespärre, 1040 Stück Halbstaffeln; nach Gedda 3 Colli Manufacte, 28 Colli Glaswaaren, 600 Colli Zucker; nach Suakim 1000 Stück Halbstaffeln; nach Aden 90 Colli Mehl, 27 Colli Perlen, 36 Colli Tabak, 16 Colli Esswaaren, 350 Stück Gespärre; nach Zanzibar 125 Colli Mehl, 20 Colli Thonwaaren, 128 Colli Perlen; nach Chinde 96 Colli Perlen; nach Massaua 5 Colli Esswaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 164 Colli Bier, 5 Colli Spiritus; nach Giulimane 15 Colli Perlen; nach Bombay 426 Colli Papier, 105 Colli Perlen, 117 Colli Lampen, 35 Colli Knöpfe, 41 Colli Farben, 13 Colli Garne, 42 Colli Glaswaaren, 66 Colli Metallwaaren, 4 Colli Schuhwaaren, 9 Colli Holzwaaren, 55 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 663 Colli Manufacte, 15 Colli Porzellanwaaren; nach Bunder-Abbas 3 Colli Baumwollwaaren; nach Bagdad 6 Colli Manufacte; nach Kurrachee 8 Colli Manufacte, 6 Colli Garne, 15 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli chirurgische Instrumente; nach Bassorah 11 Colli Manufacte, 9 Colli Metallwaaren; nach Colombo 15 Colli Garne, 1830 Stück Bretter; nach Melbourne 38 Colli Garne; nach Rangoon 61 Colli Garne, 2 Colli Musikinstrumente, 29 Colli Metallwaaren, 35 Colli Manufacte; nach Madras 24 Colli Papier, 2 Colli chirurgische Instrumente; nach Calcutta 168 Colli Papier, 131 Colli Baumwollwaaren, 113 Colli Glasperlen, 36 Colli Knöpfe, 499 Colli Manufacte, 29 Colli Metallwaaren, 27 Colli Kurzwaaren, 32 Colli Glaswaaren, 82 Colli Garne; nach Penang 185 Colli Papier, 8 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Manufacte, 6 Colli Metallwaaren; nach Singapore 166 Colli Papier, 1 Collo Mützen, 7 Colli Knöpfe, 65 Colli Bier, 21 Colli Garne, 45 Colli Perlen; nach Bangkok 6 Colli Garne, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 4 Colli Manufacte, 95 Colli Mehl, 47 Colli Erdwachs; nach Samarang 40 Colli Mehl, 22 Colli Holzwaaren, 255 Colli Erdwachs, 10 Colli Porzellanwaaren, 4 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 349 Colli Mehl, 7 Colli Manufacte, 274 Colli Erdwachs, 205 Colli Wein, 22 Colli Papier, 40 Colli Glasperlen; nach Hongkong 26 Colli Papier, 100 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Kurzwaaren; nach Manila 111 Colli Papier, 35 Colli Garne, 5 Colli Glasperlen, 2 Colli Schuhwaaren, 375 Colli Bier; nach Shanghai 24 Colli Seife; nach Yokohama 3 Colli Tabak. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 838.950 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. August bis zum 2. September.

Adriatischer Dienst.

27. August, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.
28. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.
29. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
30. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
30. „ um Mitternacht: Dampfer „Thetis", Capitän G. Mettel, nach Venedig.
31. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
1. September, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.
2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

28. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Espero", Capitän F. D'Este, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
29. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Niobe", Capitän P. Sussanich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.
31. „ um 1 Uhr Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
1 September, um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Vorwärts", Capitän R Deperis, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. September, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperatrix", Capitän . . . . . nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. September, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Poseidon" Capitän . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. September, Dampfer „Medusa", Capitän F. Mosca, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Lieferfristzuschlag und Beschränkung des Fracht- und Eilgutverkehres in einzelnen Strecken und Stationen anlässlich der Herbstmanöver.

In Folge starker Inanspruchnahme der von uns betriebenen Linien durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver wird auf Grund der Bestimmungen des § 63 des Betriebs-Reglement, bezw. des Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Z. 14.700/III, vom 14. August 1894 für die Zeit vom 4. bis einschliesslich 11. September 1894 rücksichtlich der Strecken:

Jungbunzlau — Gr.-Wossek — Libnowes — Chlumetz — Wichstadtl-Lichtenau, Geiersberg — Wildenschwert und Königgrätz — Turnau, sowie der von uns betriebenen Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz eine Zuschlagsfrist zur gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt, und zwar:

Für Frachtgut (mit Ausnahme von lebenden Thieren) . . . . 3 Tage
Für Eilgut . . . . 2 Tage

Dieser Zuschlag gilt für alle nach oder über Stationen der vorbenannten Strecken beförderten Sendungen, welche innerhalb der oben angegebenen Zeit in Stationen unserer Strecken, sowie der von uns betriebenen Localbahnen zur Beförderung angenommen worden oder von einer Anschlussbahn eingetroffen sind.

Ferner wird in den Stationen Geiersberg, Senftenberg, Pottenstein und Adler-Kosteletz die Aufnahme von Fracht- und Eilgütern am 5. bis einschliesslich 8. September 1894 gänzlich sistirt.

Ausserdem bleibt es vorbehalten, in den Stationen der Strecken: Libnowes—Wichstadtl-Lichtenau, Geiersberg—Wildenschwert, Königgrätz—Turnau, sowie der von uns betriebenen Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz die Aufnahme von Fracht- und Eilgütern am 7. September 1894 gänzlich zu sistiren.

(Die Frachtenabgabe findet in sämmtlichen Stationen regelmässig statt.)

Es ist ferner zu gewärtigen, dass in unseren Strecken, sowie in jenen der von uns betriebenen Localbahnen während der oben angegebenen Zeit von dem nach § 55 des Betriebs-Reglement der Eisenbahn zustehenden Rechte, Güter nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung nur in einstweilige Verwahrung zu nehmen, in ausgedehntem Masse wird Gebrauch gemacht werden müssen, was die P. T. Interessenten beachten wollen.

Wien, am 22. August 1894. [660]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 15. September 1894 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Februar l. J. giltigen Verbandsgütertarife Theil II, Heft 1, und gleichzeitig der Nachtrag I zum Anhange dieses Tarifes in Kraft.

Der erstere Nachtrag enthält:

1. Aenderung, bezw. Ergänzung der Tarifbestimmungen.
2. Aufnahme der Stationen Budapest-Jozsefváros und Budapest-Kelenföld als Umkartirungsstellen.
3. Aufnahme der Station Budapest-Kitérö.
4. Aenderung und Ergänzung der allgemeinen Tarife.
5. Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife gehörigen Artikel.
6. Aenderung der Ausnahmetarife.
7. Ergänzung der Ausnahmetarife für Bäume und Sträucher, Eier und frisches Obst, Schweinefett, Schilfrohr, Schwefelsäure, Cement, Schlempe und Malztreber, getrocknet.
8. Neue Ausnahmetarife für Eisenvitriol, Zinkerze, Eisenerze und Schlacke.
9. Stationsnamen-Aenderung.
10. Druckfehler- und Frachtsatz-Berichtigungen.
11. Berichtigung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Der Nachtrag des Anhanges enthält Coursdifferenzen.

Insoweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen eintreten, gelangen selbe erst mit 1. November 1894 zur Anwendung.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 40 kr. (für beide) erhältlich.

Budapest, am 24. August 1894. [661]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hannover-Bayerischer Verband. (Einführung von Ermässigungen für Eisen und Stahl.) Vom 10. August ab kommen im Verkehre zwischen Lindau, Neuulm und Hafenstationen der Nord- und Ostsee für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II Ausnahmefrachten zur Anwendung, worüber in den gedachten Stationen das Nähere zu erfahren ist.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung von neuen Nachträgen.) Mit Giltigkeit vom 10. August 1894 ist zum Tarifheft II D (Verkehr Pfälzische Bahnen—Schweizerische Nordostbahn [einschliesslich Bötzbergbahn] und Tössthalbahn) der IV. Nachtrag, und zum Tarifheft III D (Verkehr Pfälzische Bahnen—Vereinigte Schweizerbahnen) der VI. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge enthalten u. A. Frachtsätze für die Station Speyer Hafen, anderweite Frachtsätze für Zucker im Verkehre mit Frankenthal und neue Ausnahme-Frachtsätze für Düngemittel im Verkehre mit Harxheim-Zell, Kaiserslautern Hauptbhf. und St. Ingbert. Die neuen Frachtsätze für Zucker ab Frankenthal weisen zum Theil erhebliche Ermässigungen auf; nur im Verkehre mit Frauenfeld, Romanshorn, Winterthur und Wil tritt ab 11. November 1894 eine Erhöhung von 1 Ct. für 100 kg ein. Die seitherigen Zuckerfrachtsätze Frankenthal — Goldach treten mit 11. November 1894 ohne Ersatz ausser Kraft. Bei etwaigen späteren Sendungen ergibt die Umkartirung in Constanz eine um etwa 1 Ct. für 100 kg höhere Fracht als die directe Abfertigung nach den jetzigen Taxen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einbeziehung einer neuen Station.) Am 1. September 1894 wird die Station Zetel der Vareler Nebenbahnen in den oben bezeichneten Verbandsverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die gefertigten Güterexpeditionen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1489	Eisenbahn Wien-Aspang		Gerste und sonstiges Getreide, Malz und Malzkeime	Traiskirchen	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat und umgekehrt	Gesammtverfrachtung von mindestens 3500 Tonnen pro Jahr an Getreide, Malz, Malzkeimen und Kohle in allen Relationen zwischen Traiskirchen, Wien E.W.A., Klein-Schwechat, Sollenau und Wr.-Neustadt. Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen pro Jahr, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. September 1894 bis Ende August 1895	Localtarif	9·0 kr.	7·5 kr. incl. Auf- und Ablegsgebühr	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen monatliche Vorlage der auf die schliessende Firma lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, der Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern und der Wagzettel. Die Liquidirung der Rückvergütung erfolgt nach Ablauf der Verfrachtungsperiode	
			Waggeld	Traiskirchen		Bei Abwage von mindestens 150 Wagenladungen pro Jahr a) Abwage auf der Magazinswage b) Abwage auf der Geleise-Brückenwage			a) 1 kr. b) 60 kr.	a) 0·6 kr. pro 100 kg b) 40 kr. pro Wagen	a) 0·4 kr. b) 20 kr.			
1490	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Brennholz	Lukacs Virovitica Teresovac-Suhopolje	Wien (Matzleinsdorf) und den vor Wien gelegenen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	88 92 97 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebige Ermässigungssätze gelangen insolange zur Berechnung, als sich die normalen Tarife nicht billiger stellen
1491	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiese, abgeröstet (Schwefelkiesrückstände, Schwefelkiesabbrände), zum Hochofenbetriebe	Lundenburg	Beuthen O.S.E. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte Oberschlesien Koschentin Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Tworog Zabrze	Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Erklärung im Frachtbriefe in der Spalte „Inhalt", dass die Sendung zum Hochofenbetriebe bestimmt ist. Einhaltung der allgemeinen und besonderen Bestimmungen für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarif, Theil II — Heft 1	Vom 1. September 1894 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbands-Gütertarif, Theil II — Heft 1 vom 1. October 1890	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·76 0·76 0·76 0·74 0·74 0·81 0·74 0·75 0·75 0·74 0·78 0·80 0·75		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1492	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Böhm. Westbahn und Buschtěhrader Eisenbahn	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl	a) Belzec transit, Brody (Bahnhof) transit, Granica transit, Husiatyn transit, Krystynopol transit, Nadbrzezie transit, Nowosielitza (Bahnhof) transit, Podwołoczyska (Bahnhof) transit, Rawa ruska transit, Sokal transit und Szczakowa transit (von sämmtlichen angeführten Stationen für Sendungen russischer Herkunft und speciell von Nowosielitza (Bahnhof) transit auch für Sendungen rumänischer Herkunft)	Passau transit, Salzburg transit und Simbach transit	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen, sowie der für den Verkehr von Granica transit und Szczakowa transit das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach Passau transit, Salzburg transit und Simbach transit auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, sub Post 2838, bezw. im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1892, sub Post 2419, sowie im Verordnungs-Blatte Nr. 91 ex 1894, sub Post 1437, publicirten Kartirungs-Frachtsätze und der Sendungen nach Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margarethen auf Grund des Tarifes für den Grenz-Verkehr Russland—Vorarlberg und Lindau vom 15. Mai 1894	Vom 1. September 1894 bis Ende December 1894	Kartirungs-Frachtsätze laut der Publicationen im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, sub Post 2838, bezw. im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1892, sub Post 2419, sowie im Verordnungs-Blatte Nr. 91 ex 1894, sub Post 1437	Verschieden	Verschieden	0·57 Mark	Im Rückvergütungswege	*)	
				b) Belzec transit, Brody (Bahnhof) transit, Granica transit, Husiatyn transit, Krystynopol transit, Nadbrzezie transit, Nowosielitza (Bahnhof) transit, Podwołoczyska (Bahnhof) transit, Rawa ruska transit, Sokal transit und Szczakowa transit (von sämmtlichen angeführten Stationen für Sendungen russischer Herkunft und speciell von Nowosielitza (Bahnhof) transit auch für Sendungen rumänischer Herkunft)	Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margarethen		Vom 1. September 1894 bis Ende August 1895	Tarif für den Grenz-Verkehr Russland—Vorarlberg und Lindau vom 15. Mai 1894			0·30 Francs			

*) Die Refactieberechnung erfolgt nach erreichtem Pflichtquantum innerhalb der hiefür festgesetzten Frist gegen Beibringung der nachbezeichneten Documente:

a) Bei den von den russischen Aufgabsstationen mit directen Frachtbriefen expedirten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden russischen Frachtbriefe.

b) Bei den in Brody, Granica, Nowosielitza, Podwołoczyska und Szczakowa umexpedirten Sendungen gegen Vorlage der russischen Frachtbriefe bis Brody, bezw. Granica, bezw. Nowosielitza, bezw. Podwołoczyska, bezw. Szczakowa und der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden correspondirenden Frachtbrief-Duplicate von Brody, bezw. Granica, bezw. Nowosielitza, bezw. Podwołoczyska, bezw. Szczakowa.

c) Bei den aus Rumänien von Nowosielitza und den von Belzec, Brody, Husiatyn, Krystynopol, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwołoczyska, Rawa ruska und Sokal aus Russland per Achse unter Zollcontrole zugeführten und directe expedirten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, welche mit der Bestätigung des k. k. Nebenzollamtes an der Reichsgrenze betreffs der russischen, bezw. von Nowosielitza eventuell der rumänischen Herkunft belegt sein müssen. Wurde die zollämtliche Bestätigung auf den Frachtbriefen ertheilt, so sind mit den Frachtbrief-Duplicaten auch die correspondirenden Frachtbriefe vorzulegen.

d) Bei den Sendungen von Belzec, Brody, Granica, Husiatyn, Krystynopol, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwołoczyska, Rawa ruska, Sokal und Szczakowa, wenn dieselben nach den zulässigen Reexpeditionsstellen aufgegeben und daselbst reexpedirt werden, gegen Vorlage der mit der bahnämtlichen Bestätigung über die russische, bezw. bei den Sendungen von Nowosielitza eventuell über die rumänische Herkunft versehenen österreichischen Frachtbriefe bis zu den Reexpeditionsstationen und der beglaubigten correspondirenden Frachtbrief-Duplicate von den Reexpeditionsstationen. Die Frachtbrief-Duplicate müssen hiebei auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lauten oder es muss zum Mindesten aus einem Vermerke auf denselben zu ersehen sein, dass die Weitersendung von der Reexpeditionsstation über Verfügung und auf Rechnung der reclamirenden Firma erfolgt ist.

Eine Ausnahme von der Vorlage der Frachtbrief-Duplicate tritt nur bei Bahnhofrestante-Sendungen ein, bei welchen diese Documente vollständig durch die Frachtbriefe substituirt werden.

Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente, welche nicht wieder zur Rückstellung gelangen, dürfen einen Refactiestempel der am Zugeständnisse betheiligten Bahnverwaltungen nicht bereits tragen und müssen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses, und bezüglich der reexpedirten Sendungen, wenn die Vorlage mit diesem Zeitpunkte noch nicht thunlich ist, spätestens 30 Tage nach Ablauf der tarifmässig gestatteten Reexpeditionsfrist zur Einreichung gebracht werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1493	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Schwefel, roh	M.-Ostrau	Rattimau	Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	16·0 kr.	10·5 kr.	5·5 kr.	Im Kartirungswege		
1494	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Pilé- und Raffinadezucker	Rossitz	Riesa-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 177	Pfge. 153	Pfge. 24	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
					Dresden-Elbkai				153	129	24			
					Schönpriesen-Umschlag				112	101 *)	11			
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				117	93 *)	24			
1495	Südbahn-Gesellschaft		Kupfer	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und Wien vorgelegenen Stationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von Japan proveniren. Bezüglich des Importnachweises gelten die einschlägigen Bestimmungen des obigen Tarifes. Bezüglich des Auf- und Abladens der Sendungen gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	146 Kreuzer = 292 Heller, incl. Manipulations-Gebühr, hezw. ungar. Transportsteuer	240 Heller, incl. Manipulations-Gebühr, hezw. ungar. Transportsteuer	52 Heller	Im Rückvergütungs- oder im Kartirungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischen Verkehr		
1496	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Szántód	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller incl. ung. Steuer: 197	150	47	Im Kartirungswege		
				Boglár					181	150	31			
				Balaton-Szt. György					165	150	15			
				Komárváros					153	150	3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1497	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte: Weizen, Roggen (Korn), Gerste, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen, Haide (Haidekorn), Spelz, Dinkel, Hirse, Mais (Kukurutz); Hülsenfrüchte, auch geschält, als: Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken, Raden (Trespe); Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten: Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, Zea u. dgl., Brannmehl, Spelz- und Griesmehl, Gerstenmehl, Maismehl, geschrottenes Getreide und Futtermehl; Malz aller Art; Oelsaaten (Oelfrüchte), und zwar: Rübsamen (Raps, Reps, Rübsen), dann Lein-, Hanf- und Mohnsamen, Dottersaat, Ricinussamen, Sesamsaat, Baumwoll-, Kanarien- und Spörgelsamen, auch Sonnenblumen- und Kürbiskerne, Haderich, Ravison, Rettigsaat, Nigersaat, Illipa-Nüsse, Capocsaat	Den in nachstehender Tabelle aufgeführten Stationen		Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür	Vom 15. September 1894 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1894	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif, Theil II — Heft 3 vom 15. October 1893	Bestehen keine directen Sätze	Siehe nntenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach und von		Eigenthums-Bahn	Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)	Brake, Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Nordenham	Hamburg H., Altona ×, Lübeck □	Harburg H.	Stettin	Swinemünde	Warnemünde
			für 100 Kilogramm in Pfennig						
Eperjes	A *)	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	537	557	521	516	413	442	503
	B**)		3	3	3	3	3	3	3
Igló	A *)		510	530	494	489	386	415	476
	B**)		2	2	2	2	2	2	2
Káposztafaln	A *)		505	525	489	484	381	410	471
	B**)		2	2	2	2	2	2	2
Kassa	A *)		537	557	521	516	413	442	503
	B**)		3	3	3	3	3	3	3
Nagy-Sáros	A *)		540	560	524	519	416	445	506
	B**)		3	3	3	3	3	3	3
Poprád-Felka	A *)		498	518	482	477	374	403	464
	B**)		2	2	2	2	2	2	2
Rnttka	A *)		453	473	437	432	329	358	419
	B**)		1	1	1	1	1	1	1
Zsolna	A *)		443	463	427	422	319	348	409
	B**)		1	1	1	1	1	1	1
× Zuschlag für Altona			—	—	4	—	—	—	—
□ Zuschlag für Lübeck			—	—	2	—	—	—	—

*) Frachtsätze.
**) Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres von den Frachtsätzen doppelt abgezogen werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				für die Transportstrecke										
	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1498	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Görz	Triest S.B.	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Das Auf- und Abladen hat Seitens der Parteien innerhalb 8 Tagesstunden nach Zuweisung der Wagen zu erfolgen. Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	39 Heller	32 Kronen pro Wagen	Verschieden, je nach Gewicht der Ladung	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungsblatte Nr. 94 vom 21. August a. c., sub fortlaufender Nr. 1473 publicirte Begünstigung ergänzt und gegenstandslos

Offert-Ausschreibung.

Am **Handelsquai in Wien,** gegenüber dem Donauquaibahnhof, gelangt im heurigen Jahre ein neues **Wohngebäude** für Bahnbedienstete zur Ausführung und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von ö. W. fl. 38.000 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben. — Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offert-Formulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Bahnerhaltungs-Inspectorat IX., Althangasse 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf. — Die Offerte sind bis **spätestens 31. August 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokoll der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Secretariat IX., Althanplatz Nr. 3, Erdgeschoss) zu überreichen. — Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im August 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 98. **Wien, 30. August 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Mistelbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Ferdinand Heiss, behördlich autorisirtem Civilgeometer in Unter-Gänserndorf, mit dem Erlasse vom 19. Februar 1894, Z. 6987 (Verordnungs-Blatt Nr. 28 vom 10. März 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Mistelbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 8. August 1894. Z. 43.026.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 13. August 1894, Z. 437/Präs., an die Verwaltungen mehrerer österr. Eisenbahnen, betreffend die Erprobung der Th. Langer'schen Feuerungsanlage.

Mit dem h. s. Erlasse vom 30. August 1891, Z. 13.513,*) wurde der geehrten Verwaltung die Vornahme von Versuchen mit der eine rationelle Verwendung minderwerthiger Kohlensorten ermöglichenden Feuerungsanlage nach dem Systeme des Ingenieurs Th. Langer empfohlen und die geehrte Verwaltung gleichzeitig aufgefordert, hinsichtlich des Resultates der angestellten Versuche Bericht zu erstatten.

Dieser Aufforderung wurde bis nun nicht entsprochen, woraus zu schliessen ist, dass die erwünschten Erprobungen gar nicht vorgenommen worden sind.**)

Nachdem seither an dem erwähnten Apparate wesentliche Verbesserungen durchgeführt wurden, zufolge welcher derselbe — wie die bezüglichen Erprobungen dies ergeben haben — auch als Rauchverzehrungs-Apparat, mit einer erheblichen Brennmaterial-Ersparniss, ganz besondere Beachtung verdient, erscheint es sowohl in wirthschaftlichem, als auch im Interesse einer baldigen Lösung der Frage der Rauchbelästigung gelegen, dass Versuche mit dieser Feuerungsanlage unter verschiedenen Verhältnissen und mit verschiedenartigen Kohlensorten vorgenommen werden, um über den Werth dieser Einrichtung ein sicheres Urtheil fällen zu können.

Es ergeht demnach an die geehrte Verwaltung neuerdings die Einladung, die Vornahme von Versuchen mit dem erwähnten Feuerungsapparate ehestens zu bewerkstelligen, und wird einer Berichterstattung über die in dieser Richtung getroffene Entschliessung binnen Monatsfrist entgegengesehen.

Wien, am 13. August 1894. Lilienau m. p.

*) Verordnungs-Blatt Nr. 102 ex 1891, S. 1442.

**) An jene Bahnverwaltungen, welche seinerzeit Erprobungen vorgenommen und hierüber der General-Inspection Bericht erstattet haben, ist in Anbetracht der am Apparate seither vorgenommenen Verbesserungen ein in ähnlichem Sinne gehaltener Erlass ergangen.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, gestattet keine beliebige Ausdehnung, und begründet die gegen Einsprache des Grundeigenthümers ohne vorherige Einholung der Entscheidung der politischen Bezirksbehörde vorgenommene Beseitigung der den Vorarbeiten entgegenstehenden Hindernisse eine Besitzstörung, über welche die Gerichte abzuurtheilen haben.

(Entscheidung vom 23. Mai 1894, Z. 6170.)

Mit der beim k. k. Bezirksgerichte in Tannwald überreichten Klage begehrte Josef S. das Erkenntniss: Er sei durch das von den beim Ausbaue der Bahnstrecke Gablonz—Tannwald beschäftigten Arbeitern der Bauunternehmung G. & Comp. ohne sein Wissen und ohne seine Zustimmung vorgenommene Aushacken einer grösseren Anzahl von Stufen in dem nördlich der Bahnstrecke gelegenen, nicht enteigneten Theile seiner Waldparcelle Kat. Z. 54 in Tannwald, durch das hiebei vorgenommene Durchhacken der Wurzeln von auf diesem Grundstücke befindlichen Waldbäumen und das Einschneiden von Kreuzen in zwei daselbst stehende Fichtenbäume von der Bauunternehmung G. & Comp. in dem ruhigen Besitze dieses ihm gehörigen Theiles der genannten Waldparcelle gestört worden, die Bauunternehmung G. & Comp. sei schuldig, sich jeder weiteren Störung seines Besitzes bei sonstiger Geldstrafe in der Höhe von 50 fl. für jeden Fall des Dawiderhandelns zu enthalten, und sei schuldig, den früheren Stand wieder herzustellen.

Dagegen erhob die Bauunternehmung die Einwendung der Unzuständigkeit der Gerichte.

Das k. k. Bezirksgericht Tannwald gab mit Endbescheid vom 21. Februar 1894, Z. 1807, dieser Einwendung statt und wies die Klage wegen Incompetenz ab. Die Geklagte gibt zwar zu, dass die Arbeiter der Bauunternehmung der Localbahn Gablonz-Tannwald auf dem nördlich der enteigneten Grundfläche gelegenen, nicht enteigneten Theile der dem Kläger eigenthümlichen Waldparcelle Kat. Z. 54 in Tannwald eine grosse Anzahl von Stufen eingehackt, dabei die Wurzeln zahlreicher auf dieser Parcelle stehender Fichtenbäume durchgehauen und Stücke zur Seite geworfen und durch Wegschneiden der Rinde in zwei Fichten etwa 30 cm lange Kreuze eingeschnitten haben. Hiedurch wäre der Beweis der Thatsache des letzten factischen Besitzstandes und der erfolgten Störung als erbracht anzusehen; allein die geklagte Bauunternehmung behauptet, dass es sich vorliegend um Vorarbeiten im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, handelt, wonach die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn das Recht gewährt, fremde Grundstücke zu betreten und auf denselben die zur Vorbereitung des Bauprojectes erforderlichen technischen Arbeiten vorzunehmen, und bot hierüber den Beweis durch Sachverständige an. Dieser Beweis ist der geklagten Unternehmung gelungen; denn die Sachverständigen gaben ihr Gutachten dahin ab, dass sowohl das Einhacken der Stufen als auch das Einschneiden der Kreuze in die Rinde der Bäume als Vorarbeiten im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar 1878 zu bezeichnen sind. Nachdem nach § 42 des citirten Gesetzes in solchen Fällen, falls ein Betheiligter Einsprache erhebt, die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen zu entscheiden hat, musste die Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichtes abgewiesen werden.

Den Recurs des Josef S. wies das k. k. Oberlandesgericht in Prag mit Erledigung vom 28. März 1894, Z. 11.126, ab; denn, wie der erste Richter richtig näher begründet, erscheinen die vorliegenden, die Besitzstörung beinhaltenden Vorarbeiten zum Eisenbahnbaue als Vorarbeiten im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, was auch die gehörten Sachverständigen in ihrem Gutachten bekräftigen. Nun hat aber nach § 42 dieses Gesetzes die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit dieser Arbeiten zu entscheiden, weshalb der erste Richter mit Recht die vorliegende Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichtes abgewiesen hat.

Ueber den ausserordentlichen Revisionsrecurs des Josef S. fand der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 23. Mai 1894, Z. 6170, beide untergerichtlichen Erledigungen abzuändern, die von der geklagten Bauunternehmung erhobene Einwendung der Unzuständigkeit der Gerichte abzuweisen und dem k. k. Bezirksgerichte Tannwald zu verordnen, nunmehr in die sachliche Erledigung des Besitzstörungsstreites einzugehen: weil gemäss § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, mit der Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn eine damit nothwendig verbundene Beschränkung der Privatrechtssphäre im öffentlichen Interesse zwar gestattet ist, dieselbe aber nicht beliebig ausgedehnt werden darf, vielmehr auf den wirklichen Bedarf einzuschränken ist; weil die den mit diesen Vorarbeiten beschäftigten Arbeitern entgegenstehenden Hindernisse nach Abs. 2 der oben angeführten Gesetzesstelle nicht eigenmächtig beseitigt werden dürfen, sondern bei erhobener Einsprache, deren Verzicht indes nicht vermuthet werden kann, die Entscheidung der politischen Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen einzuholen ist; weil die geklagte Bauunternehmung, ungeachtet der bestandenen Hindernisse, von der Einholung dieser Entscheidung Umgang nahm, nach Angabe des Klägers, ohne ihn zu befragen, mit dem Aufhacken von Stufen in seiner nicht enteigneten Waldparcelle, mit dem Durchhacken einer grösseren Anzahl von Wurzeln und mit dem Einschneiden von Kreuzen in zwei Fichtenbäumen daselbst vorging; weil hiedurch über das Mass des im § 42 des cit. Gesetzes eingeräumten Rechtes in die Privatrechtssphäre eingegriffen worden wäre, hiemit aber die Zuständigkeit der Gerichte zur Entscheidung der behaupteten Besitzstörung begründet ist.

Europäische Donau-Commission.

Herbstsession 1893.

Unter dem Vorsitze des türkischen Delegirten Azarian Effendi fand in der Zeit vom 18. October bis zum 3. November v. J. die ordentliche Herbstsession 1893 der Europäischen Donau-Commission statt. Mit Ausnahme des deutschen, durch anderweitige Berufsgeschäfte verhinderten Delegirten nahmen an dieser Session die Delegirten sämmtlicher in der Commission vertretenen Staaten theil. Die Angelegenheiten, welche zur Sprache kamen, waren in erster Linie Bau- und Finanzfragen.

Aus dem technischen Berichte des ingénieur résidant, Kühl, über den Zustand des Stromes und seiner Mündungen, welchen Bericht die Commission nach der üblichen Besichtigung der Bauten und Inspicirung der verschiedenen Dienstzweige entgegennahm, geht hervor, dass das 1893er Hochwasser der Donau seinen höchsten Stand mit 9′ 11″ über dem Nullpunkte des Tultschaer Pegels am 4. April 1893 erreichte und im Allgemeinen bis zum Schlusse der ersten Juliwoche andauerte, in welcher ein sehr rasches Sinken des Wasserstandes eintrat. Am 4. October zeigte der Pegel zu Tultscha nur mehr 1′ 1″ über Null. Die nutzbare Tiefe der Einfahrt in die Sulinamündung betrug während des ganzen Jahres 20½′, die Tiefe des Fahrwassers zwischen den in das Meer hinausragenden Dämmen im Februar und März 20′, im Mai 21¾′, im Juli und August 20½′. Ausserhalb der Dammköpfe in der Linie der Leuchtthürme von Sulina und des Norddammes wechselte die Tiefe in den Monaten Jänner bis Juni zwischen 21¼ und 21¾′ und ging sodann allmälig bis auf 19¾′ zurück. Die Mündungsdämme befinden sich in sehr gutem Zustande, und waren daher auch nur geringe Erhaltungsarbeiten an denselben nothwendig; die Verlängerung der Wurzel des Norddammes ist im Zuge. Die geringste nutzbare Tiefe des Sulinaarmes betrug im März 18′ 9″, im April 19′ 6″, im Mai 19′, im Juni 19′, im Juli 19′, im August 18′ und im September 17′ 3″. Die nothwendigen Erhaltungsarbeiten im Flussbette nahmen dank des günstigen Wasserstandes einen guten Fortgang. Ebenso wurde mit aller Kraft an dem grossen Durchstiche zwischen der 8. und 18. Meile gearbeitet. Bis zum 13. October waren bereits 1,879.708 m³, um 268.965 m³ mehr als im Bauprogramme für 1893 angesetzt erschien, ausgehoben. Baggerungen waren im Flussbette im Allgemeinen überhaupt nicht nothwendig; nur die Untiefe bei Zeglina zwischen der 94. und 95. Meile wies in Folge der ungewöhnlichen Hochwässer des Sereth sehr ungünstige Verhältnisse auf, so dass die Commission dortselbst Räumungsarbeiten vornehmen lassen musste. Der Leinpfad längs des Sulinaarmes wurde im September in der herkömmlichen Weise von Gestrüpp gereinigt.

Die Commission berieth sodann über die ihr vom ingénieur consultant, Hartley, vorgeschlagenen Neubauten im Flusse und an der Mündung, welche in einem grossen Durchstiche zwischen der 31. und 37. Meile, sowie in Baggerungen und Einengungsarbeiten nächst Sulina bestehen. Durch den erwähnten Durchstich, welcher eine Länge von 21.800′ = 6646 m haben wird, soll der Sulinaarm um 8300′ = 2530 m verkürzt und sollen ferner vier Krümmungen abgeschnitten werden, welche insbesondere für Dampfschiffe von grösserer Länge schwer zu passiren waren. Der Durchstich erfordert einen Erdaushub von 4,179.482 m³ und einen Kostenaufwand von 2,373.600 Frcs., welch letzterer auf vier Jahre vertheilt werden soll. Die geplanten Arbeiten an der Sulinamündung haben den Zweck, die Fahrtiefe an der letzteren um 3 bis 4′ zu vergrössern und dadurch auch jenen grossen Schiffen die vollständige Abwicklung der Ladeoperationen in den Stromhäfen zu ermöglichen, welche bisher dortselbst wegen ihres Tiefganges nur theilweise laden konnten und den Rest der Ladung mittelst Lichterbooten auf der Rhede von Sulina einnehmen mussten, was wegen ungünstiger Witterungsverhältnisse nicht selten mit grossem Zeitverluste und namhaften Kosten verbunden war. In den ersten sieben Monaten des Jahres 1893 waren beispielsweise nicht weniger als 209 Dampfer zu dieser Theilung des Verladegeschäftes genöthigt. Die Arbeiten bestehen in der Einengung des Fahrwassers beim grünen Leuchtfeuer durch den Kostenbetrag von 375.470 Francs erfordernde Paralleldämme und in jährlichen Baggerungen, für welche sich der Aufwand im ersten Jahre auf 55.000 Frcs., in den folgenden Jahren aber auf je 110.000 Frcs. stellt. Ausserdem erscheint zur Vornahme dieser Baggerungen die Anschaffung eines neuen, besonders construirten Baggerschiffes geboten, dessen Kosten sich auf 940.000 Frcs. belaufen. Die auf das Jahr 1894 entfallenden Beträge für diese Neubauten wurden in den Voranschlag eingestellt.

Die Finanzlage der Commission bleibt andauernd eine sehr günstige. In der Zeit vom 1. Jänner bis 30. September 1893 gingen an Schiffahrtsgebühren 2,036.152 Frcs. 51 Cts., somit gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um 736.348 Frcs. 63 Cts., gleich 56½ Percent mehr ein. Im Ganzen betrugen die Einnahmen der Commission in den ersten neun Monaten des Jahres 1893 3,549.079 Frcs. 14 Cts., darunter Schiffahrtsgebühren 2,036.152 Frcs. 51 Cts., Lootsentaxen, Aich- und Spitalgebühren 4190 Frcs., Activzinsen, fällige Coupons, Coursgewinn an Effecten, Münzengewinn 36.154 Frcs. 13 Cts., definitiver Gewinn beim Umtausche von Werthpapieren 250.000 Frcs., sonstiger Gewinn bei dieser Operation 52.557 Frcs. 60 Cts., Zinsen der neu erworbenen Papiere 23.650 Frcs. 63 Cts., Vortrag aus dem Vorjahre 1,146.378 Frcs. 27 Cts. Dem stehen an Auslagen 1,663.018 Frcs. 55 Cts. — darunter 21.476 Frcs. 6 Cts. für Materialanschaffungen — gegenüber, so dass sich ein Ueberschuss von 1,886.060 Frcs. 59 Cts. ergibt, welcher in folgender Weise angelegt ist: Vorübergehend in Effecten 754.962 Frcs. 42 Cts., bei verschiedenen Banken 299.207 Frcs. 88 Cts., beim Bankier Dall'Orso in Galatz 100.000 Frcs., in der Cassa zu Sulina 566.006 Frcs. 6 Cts., in jener zu Galatz 165.884 Frcs. 23 Cts. Der Voranschlag für das Jahr 1894 wurde mit 3,998.000 Frcs. in den Einnahmen und 3,866.336 Frcs. in den Ausgaben festgestellt, lässt sonach einen Ueberschuss von 131.664 Frcs. erwarten. Im Einzelnen wurden hiebei angesetzt bei den Einnahmen: die Schiffahrtstaxen mit 2,025.000 Frcs., die Lootsentaxen, Aich- und Spitalgebühren mit 8000 Frcs., die Activzinsen und fälligen Coupons mit 65.000 Frcs., der Vortrag aus dem Vorjahre mit 1,900.000 Frcs.; bei den Ausgaben: 1. Die eigentlichen Verwaltungskosten mit 892.790 Frcs., darunter für die Centralverwaltung 130.203 Frcs., für die Schiffahrtsinspection 96.334 Frcs., für den Flusslootsendienst 289.440 Frcs., für das Hafencapitanat in Sulina 82.660 Frcs., für das Seeleuchtenwesen 50.999 Frcs., für das Lootsenwesen an der Mündung 156.460 Frcs., für die Schiffahrtscasse 36.720 Frcs. und für das Seespital 49.974 Frcs. 2. Das Erforderniss für den ordentlichen technischen Dienst und die Bauten mit 435.933 Frcs.; darunter die persönlichen Bezüge des technischen Personals mit 98.622 Frcs., die Aufnahmen mit 11.250 Frcs., die Erhaltungsarbeiten an der Mündung, sowie jene im Strome mit je 100 000 Frcs., die Erhaltung des Verkleidungswerkes im Hafen von Sulina mit 10.000 Frcs., die Baggerungen mit 51.000 Frcs., die Beleuchtung der Quais in Sulina mit 4930 Frcs., die Instandhaltung der Bojen und Anbindepflöcke mit 21.431 Frcs., die Kosten der Hebung verunglückter Schiffe mit 5000 Frcs., Erhaltung von und Miethzinse für Gebäude 23.400 Frcs., die Instandhaltung des Spitales mit 5000 Frcs., endlich jene der Leuchtfeuer

mit 5300 Frcs. 3. Die verschiedenen Auslagen und Nebenkosten mit 66.836 Frcs., darunter an Assecuranzbeiträgen 8500 Frcs., an jährlicher Subvention für das Elisabeta Domna-Spital 7000 Frcs. 4. Der besondere Dienst des Jahres 1894 mit 2,370.777 Frcs., darunter als Nachtragscredit für den Durchstich zwischen der 8. und 18. Meile 251.000 Frcs., für den Bau des Administrationsgebäudes in Galatz 161.042 Frcs., für den Bau des neuen Epidemiespitales 100.000 Frcs., als Subvention für den Pensionsfond der Lootsen 76.000 Frcs., als erste Rate für den neuen Durchstich zwischen der 31. und 37. Meile 600.000 Frcs., für den Ankauf des neuen Baggers 940.000 Frcs., für die neuen Arbeiten an der Mündung 242.735 Frcs. 5. Als Reserve für unvorhergesehene Fälle 100.000 Frcs.

Eine Aenderung erfuhren ferners die Artikel 151 und 154 des Polizei- und Schifffahrts-Reglements, und zwar in dem Sinne, dass die Commission, welche bisher die in erster Instanz vor dem Schiffahrtsinspector oder dem Hafencapitän von Sulina zur Verhandlung gelangenden Strafsachen nur in einem gewissen Stadium des Verfahrens an sich ziehen konnte, fortan berechtigt sein wird, dies jederzeit zu thun und sonach unmittelbar in erster und gleichzeitig letzter Instanz abzusprechen.

Die Frage der Einrichtung eines officiellen Rettungsdienstes durch die Commission gelangte auch in dieser Session noch nicht zur endgiltigen Austragung, sondern wurde deren Lösung nach einer sehr eingehenden Debatte, an welcher sich sämmtliche Delegirten betheiligten und alle für und wider sprechenden Umstände ausführlich erörtert wurden, einer späteren Session vorbehalten.

Das Lootsenwesen betreffend, wurde mit Rücksicht auf die in früheren Sessionen verfügte Reorganisation desselben nunmehr auch der Beschluss gefasst, die bisher getrennt neben einander bestehenden Pensionscassen der Fluss- und der Barrelootsen in eine Casse zu vereinigten. Gleichzeitig sprach sich die Commission grundsätzlich dahin aus, dass fortan die zur Bestreitung der normalmässigen Ansprüche an diese Pensionscasse erforderlichen, in den eigenen Mitteln der letzteren ihre Deckung nicht findenden Beträge in den Voranschlag der Commission einzustellen seien, und präliminirte für diesen Zweck im Voranschlag des Jahres 1894 den Betrag von 76.000 Frcs. Dem Uebelstande, dass nur wenige Lootsen auch der Führung eines Segelschiffes kundig sind, wurde durch eine Bestimmung abgeholfen, wonach fortan jeder neu ernannte Lootseneleve binnen Jahresfrist, vom Tage seines Dienstantrittes an, bei sonstiger Entlassung, eine praktische Prüfung in der Segelschiff-Führung ablegen muss. Ebenso sollen die der Segelschiff-Führung unkundigen Lootsen II. Classe, wenn sie nicht binnen der gleichen Frist die nachträgliche Aneignung dieser Kenntnisse nachweisen, entlassen oder in den Stand der Lootseneleven zurückversetzt werden. Der Vorschlag des österr.-ungarischen Delegirten, während der Dauer der Schiffahrtssperre in Tultscha eine Art Schule zu errichten, in welcher den Lootsen und Lootseneleven Gelegenheit geboten würde, sich in englicher, türkischer und griechischer Sprache die zur Erfüllung ihrer Aufgabe unentbehrlichen Ausdrücke anzueignen, wurde beifällig aufgenommen und dem Executivcomité zum Studium überwiesen.

Da das der Commission gehörige Marinespital wegen seiner Lage inmitten zahlreicher anderer Gebäude sich nicht mehr zur Aufnahme von Infectionskranken eignet, beschloss die Commission, der Frage der Errichtung eines eigenen Epidemiespitales näher zu treten und zu diesem Behufe mit der rumänischen Regierung wegen Ueberlassung eines geeigneten Grundstückes ausserhalb der Stadt Sulina in Verhandlung zu treten.

Nachdem schliesslich eine Reihe interner Dienstangelegenheiten, darunter mehrfache Personalangelegenheiten, erledigt worden waren, erklärte der Vorsitzende am 3. November die Session für geschlossen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Juli.) Von den mit Ende des Monates Juni in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 394·18 km sind im Monate Juli durch Fertigstellung und Betriebseröffnung der Anschlussstrecke der Salzkammergut-Localbahn an die k. k. Staatbahn in Ischl 3·80 km; ferner durch die Eröffnung des Betriebes auf der Localbahn Auspitz Stadt—Auspitz Bahnhof 6·80 km in Abfall gekommen. Da mit keinem neuen Eisenbahnbau begonnen wurde, so verblieben mit Schluss des Monates Juli 383·58 Eisenbahn-Kilometer in Bauausführung, wovon 96 km auf Staatsbahnen, 18·34 km auf Hauptbahnen und 269·24 km auf Localbahnen entfallen. Der Bauvollendung waren entgegengereift: die Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn), die Linie Gablonz — Wiesentbal der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald, die Schleppbahn von Monfalcone zum Hafen Porte Rosega der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft, ferner die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz, endlich die Localbahnen Deutschbrod-Humpoletz und Wotitz-Selčan. Die Zahl der im Monate Juli beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter ist mit jener des Vormonates nahezu gleich geblieben. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 86 vom 31. Juli.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stryj—Lawoczue: Herstellung eines Industriegeleises in Tuchla: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Gebrüder Grödel für die Herstellung eines Industriegeleises mit Verladerampe in der Station Tuchla für den 30. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Marcel Manasteroki betraut. [G.-I.-Z. 14.866.]

— (Linie Prag—Moldau: Ergänzungsbauten in Swoleňowes: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr. Staatsbahnen für die Ergänzungsbauten in der Station Swoleňowes der Linie Prag—Moldau für den 30. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann in Schlan betraut. [G.-I.-Z. 14.518.]

Wiener Localbahnen. (Linie Wiener-Neudorf—Guntramsdorf: Schleppbahn zur Ziegelei und Gipsfabrik von Mazur in Guntramsdorf: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 19. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für das Schleppgeleise von km 3·5762 der projectirten Linie Wiener-Neudorf — Guntramsdorf zur Ziegelei und Gipsfabrik von Mazur in Guntramsdorf der Bauconsens ertheilt. [3. August, Z. 37.738.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Bilin: Bauliche Herstellungen in der Station Wohontsch: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn für die Anlage zweier Ladegeleise, einer Laderampe und einer Seilrampe in der Station Wohontsch für den 31. August anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [G.-I.-Z. 14.863.]

Böhmische Commercialbahnen. (Niveaukreuzung in km 7·570 durch eine Feldbahn.) Das Project für die Niveauübersetzung der Bahnstrecke Smidar—Hochwessely in km 7·570 durch eine Feldbahn für die fürstl. Paar'sche Zuckerfabrik in Hochwessely wird zur Ausführung genehmigt. [17. August, H.-M.-Z. 44.317.]

Wiener Stadtbahn. (Theilstrecke Gumpendorfer Schlachthaus—Schikanedersteg der Wienthallinie: Detailproject.) Das von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien dem Handelsministerium vorgelegte Detailproject für die Theilstrecke Gumpendorfer Schlachthaus—Schikanedersteg von km 7·241 bis km 9·512 der Wienthallinie wurde im Principe genehmigt und der Statthalterei in Wien mit dem Auftrage übermittelt, hinsichtlich der Strecke von km 7·4 bis km 9·512 die Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen und bei anstandslosem Befunde den Bauconsens zu constatiren, eventuell im Sinne der Commissionsanträge zu ertheilen. [10. August, Z. 43.725.]

— (Wienthallinie: Strecke Hütteldorf—Hietzing: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Commission für Verkehrsanlagen für die Strecke Hütteldorf—Hietzing (km 0·0—3·9) der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn für den 12. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Hans v. Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 15.025.]

Mühlkreisbahn. (Auflassung von Zugschranken.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat bezüglich der Auflassung des Zugschrankens mit Läutewerk in km 13·9/10 die Localcommission auf den 28. August anberaumt. [21. August, H.-M.-Z. 45.154.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung von Reservoirwagen in den gesellschaftlichen Fahrpark.) Der österreichische Verein für chemische und metallurgische Production in Aussig a/E. hat bei der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Smichow bei Prag vier Reservoirwagen mit Bremse für Säuretransporte bestellt, welche nach bereits genehmigten Typen erbaut und in den Fahrpark der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft aufgenommen werden. [Z. 43.728.]

Verkehrsstörung und Behebung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

24. August: Durch einen Stein wurde die Eisenconstruction der Salzachbrücke bei Golling, km 32·8/9, beschädigt und die Strecke von 11 Uhr Vormittags bis 5 Uhr Nachmittags unfahrbar. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten. Zug 103 passirte die Unfallstelle bereits anstandslos.

Ausland.

Italien. (Eisenbahn-Statistik.) Das kgl. General-Inspectorat der Eisenbahnen hat zu Anfang des Jahres einen Band Statistik veröffentlicht, welcher Verkehr und Betrieb der sämmtlichen Bahnen Italiens für die drei Jahr 1888, 1889 und 1890 enthält. Hienach waren an Staats- und vollspurigen Privatbahnen am Schlusse des Jahres 1890 in Italien 13.149 km bei einer Bevölkerung von 31,233.509 Seelen vorhanden, so dass auf je 10.000 Einwohner 4·21 km betriebener Bahnen und bei der Ausdehnung des Landes von 2865 Quadratmyriameter auf jedes rund 4·6 km Betriebslänge entfiel. Das gesammte Rollmaterial zählte 2763 Zugsmaschinen, 8187 Personen- und Güterwagen aller Art, welche in sämmtlichen Zügen 59,823.322 km durchliefen und im Ganzen 247,318.063 L., auf das Kilometer Betriebslänge 18.922 Lire, einbrachten. Befördert wurden 50,855.569 Reisende auf 2.212,825.853 km, so dass jeder Reisende 43·5 km durchfuhr, und 899.816 t Eilgut (ohne das Gepäck, aber mit Einschluss des beschleunigten Frachtgutes). Der Staat erhielt aus dem Betriebe auf seine im Eisenbahnwesen angelegten Gelder 7,106.157 L. Verzinsung; ausserdem hatte er den Nutzen der Steuern und theilweise mittelbare Vortheile für Zollwesen, Telegraph, Post, Heer u. s. w. Das von Privatgesellschaften angelegte Capital erbrachte 66,650.114 L., insgesammt also Ertrag aus dem Eisenbahnwesen im Jahre 1890 73,756.271 L. (gegen das Vorjahr um 3,968.284 L. weniger). Die Roheinnahme belief sich insgesammt auf 247,318.063 L., per Kilometer auf 18.992 L., per Zugskilometer auf 4·13 L.; die Betriebsausgabe auf 173,379.424 L., per Kilometer Betriebslänge auf 13.314 L., per Zugskilometer auf 2·99 L. Aus der genauen Aufzählung der Jahreseinnahmen bei den einzelnen Bahnhöfen ist zu erwähnen, dass 30 Bahnhöfe mehr als 1 Million Lire Einnahme hatten (davon 10 über 2 Millionen, nämlich Mailand über 74, Rom über 12, Genua über 11, Turin über 9, Neapel 7, Florenz 6, Bologna fast 4, Venedig 3·5, Livorno 2·6 und Savona 2·3 Millionen Lire), während zwei Bahnhöfe weniger als 100.000 L. Einnahme zählten, nämlich Borgo S. Lorenzo 79.600 L. und Ala 38.467 L. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

— (Localbahn- und Tramway-Gesellschaft Turin.) Für das abgelaufene Betriebsjahr ergab sich bei einem Anlagecapital von 1,875.511 L. ein Reinertrag von 95.620 L., aus welchem nach 5 pCt. Verzinsung der Actien und Auszahlung von Gewinnantheilen an die Berechtigten 2·5 pCt. als Dividende zur Vertheilung auf jede der 12.000 Actien gelangten.

— (Linie Turin — Ciriè — Lanzo.) Die Actien der zweiten Emission erhielten 6 pCt., diejenigen der ersten je 2·50 L. als Dividende zugestanden.

— (Sicilisches Netz: Jahresbericht.) Für das Betriebsjahr 1893 sind als Roheinnahmen aller Art insgesammt 9,270.323 L. aufgeführt, gegen das Vorjahr um 45.395 L. weniger; hiezu treten die Roheinnahme aus den Linien des ausschliesslichen Gesellschaftseigenthums mit 43.222 L., die Staatsbeihilfe zur Betreibung des Ergänzungsnetzes mit 1,973.324 L., die Vergütung für Benützung des Rollmaterials mit 750.669 Lire, sonstige Verkehrseinnahmen mit 262.544 L., insgesammt Einnahme 12,300.082 L. oder gegen das Vorjahr mehr um 599.050 L. Ausgaben: Betriebskosten 8,201.235 L. (gegen das Vorjahr mehr um 685.304 L.), Staatsantheil 1,291.793 L., die Rücklagen 1,394.730 L., mit sonstigen Ausgaben zusammen 10,918.416 L., so dass als Reinertrag 1,381.666 L. aufgeführt werden, gegen das Vorjahr weniger um 270.704 L. Selbstredend erscheinen in den vorangeführten Zahlen nicht die Beträge für die der Gesellschaft auftragsweise zugetheilten Bauausführungen, welche ohnehin noch nicht endgiltig festzustellen waren. Zur Vertheilung blieben 1,312.583 L., nach Abrechnung der 5percent. Verzinsung (750.000 L.) und der satzungsmässigen Rücklagsbeträge noch 445.566 L.; durch Hinzurechnung des Vortrages aus dem Vorjahre steigerte sich der Betrag auf 496.914 L. Es wurde beschlossen, hievon 300.000 L. als Dividende von 2 pCt. zur Vertheilung zu bringen und den Rest mit 196.914 L. der neuen Rechnung vorzuschreiben. An sonstigen Einzelnheiten des Berichtes und der statistischen Angaben werden die Fertigstellung der Linie Noto—Licata um drei Jahre vor dem vertragsmässigen Zeitpunkt trotz der entgegenstehenden Schwierigkeiten, das Ungenügende der Bahnhöfe Licata, Valsavoia und Syracus in ihrer gegenwärtigen Gestaltung und die Neuordnung des inneren Dienstbetriebes hervorgehoben. Hienach wurden zugetheilt den Directionen:

a) An Palermo die Strecken Palermo Hafen—Caldare, Rocca Palumba—Santa Catterina und Fermini—Cefalú, zusammen 280 km;
b) An Catania: Santa Catterina—Catania und Bicocca—Valsavoia—Caltagirone, zusammen 200 km;
c) An Messina: Messina—Catania und Messina—Patti, zusammen 167 km;
d) An Syracus: Valsavoia — Syracus — Terranova, zusammen 248 km;
e) An Caltanisetta: Santa Catterina — Caltanisetta—Licata, Canicati—Porte Empedocle und Licata—Terranova, zusammen 170 km.

Das gesammte Personale zählte 3844 (gegen das Vorjahr mehr um 309) Beamte in ständiger und vorübergehender Stellung, sowie 621 (mehr 23) an Hilfskräften, wofür insgesammt 4,108.924 Lire aufzuwenden waren. Nach der bezüglichen Tabelle entfiel auf jedes Kilometer Betriebslänge ein Durchschnittssatz von 4·4 Personen an Beamten u. s. w. mit 4605 L. Kosten und auf jeden Beamten ein Durchschnitt von 931 L. Jahreseinkommen. Die Gesammtlänge des Netzes betrug mit Jahresschluss 1063 km (wovon im Jahreslauf Scordia—Caltagirone mit 53, Terranova—Comiso mit 38, Comiso—Modica mit 53 und Syracus nach dem Hafen mit 2 km eröffnet wurden). Die Roheinnahme für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern aller Art ist zwar durchwegs gestiegen, die Beförderungsziffern weisen indes im kilometrischen Mittel ebenso durchschnittlich eine Verringerung nach. Bezüglich der geschäftlichen und finanziellen Lage schliesst das Guthaben mit 117,783.909 L. ab (darunter Stammcapital 20,000.000 L., Obligationen 63,577.900 L., die Reservefonds mit 1,374.428 L., die Erneuerungsfonds mit 4,961.620 L., Hilfsfonds für das Personal mit 2,821.370 L. und verschiedene Forderungen 23,615.576 L.). Die Belastung beträgt

114,537.542 L. (darunter Werth des Materials und der Vorräthe 17,416.850 L., Anlagen, Bauten und Arbeiten für Staatsrechnung 86.347.901 L., aus dem früheren calabro-sicilischen Betrieb 40.000 L. und verschiedene Belastungen 10,532.901 L.). Für die erste Hälfte des laufenden Betriebsjahres, 1. Juli bis 31. December 1893, waren 969 km mittlere Betriebslänge (darunter 609 km Hauptnetz unverändert wie im Vorjahre). Die Roheinnahme verminderte sich im Gesammtbetrage etwas auf dem Hauptnetz und stieg in geringem Masse auf den Secundärlinien; sie fiel nämlich pro Kilometer um 432 L. auf 6520 L. bei ersterem, betrug dagegen bei letzteren 1910 L.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Orion“ aus Bombay.) Dieser Dampfer von 1760 Tonnen Gehalt ist am 22. Juli nach 22tägiger Fahrt mit 57 Passagieren und 1607 Gewichtstonnen factischer Ladung aus Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 48.517 kg Pfeffer, 35.525 kg Turtumelien, 468.605 kg Baumwolle (hievon 35.705 kg für Piräus und 321.530 kg für Venedig), 1117 kg Därme, 18.270 kg Häute, 2537 kg Ingwer, 508 kg Curiositäten, 120 kg Cigarren, 314.650 kg Leinsamen (hievon 50.750 kg für Venedig), 203.406 kg Gingelly-Sesam, 65.975 kg Arachides, 3705 kg Mirabolamen, 1116 kg Matten, 437 kg Granaten, 250 kg Thee, 213.150 kg Ricinussamen (für Venedig), 47.750 kg Ginster (für Venedig); aus Aden 17.728 kg Perlmutter, 710 kg Gummi, 7917 kg Kaffee; aus Suez 7771 kg Gummi; aus Port Said 2000 kg Häute (für Venedig), 1928 kg Indigo, 143.630 kg Kaffee (hievon 28.630 kg für Fiume). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 742.593 fl. ö. W.

— (Ankunft des Dampfers „Helios“ von Santos.) Dieser Dampfer von 1203 Tonnen Gehalt ist am 22. Juli nach 40tägiger Fahrt mit 5 Passagieren und 819 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Santos 54.660 kg Kaffee, 2 lebende Hirsche (für Schönbrunn); aus Rio de Janeiro 569.760 kg Kaffee, 14.113 kg Häute; aus Victoria 180.000 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 815.005 fl. ö. W.

Fiumaner Hafen. (Vorkehrungen zum Ersatze der durch Feuer vernichteten Magazine.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die Actionsfähigkeit des Fiumaner Hafens trotz der Verwüstungen durch die Feuersbrunst intact bewahrt wird, nachdem zum Ersatz der abgebrannten Magazine alle nöthigen Verfügungen getroffen wurden.

Partielle Regulirung der Donau in Budapest und Fortsetzung des Quaibaues. (Baubeginn.) Die Budapester Municipalbehörde hat mit Genehmigung der betheiligten Ministerien die sofort in Angriff zu nehmende Fortsetzung der Regulirung des linksuferseitigen Donauabschnittes von der am Vámház-tér (Zollamtsplatz) zu erbauenden Donaubrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 63), sowie der Fortsetzung der Quaimauern stromabwärts bis zum Borárosplatz angeordnet. Am Borárosplatz wird gegenüber der Ausmündung der bisherigen Endstation der elektrischen Ringbahnlinie eine neue Dampfschiff-Landungsstation errichtet. Die Vollendung dieses Quaiabschnittes ist von wesentlicher Bedeutung für die Anlage der Quailinie der Budapester Stadtbahn mit elektrischem Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9, 65, 71 und 76), deren Bau sofort nach Fertigstellung dieses Quaiabschnittes in Angriff genommen werden wird.

Projectirter Bau eines Winterhafens in Pressburg. (Bestimmung des Platzes.) Im Sinne des Vorschlages der im Anfang August unter Führung des Sectionsrathes Fékete des kgl. ungar. Handelsministeriums in Angelegenheit des Baues eines Winterhafens in Pressburg delegirt gewesenen gemischten Commission (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 ex 1892 und 77 ex 1894), wurde der Beschluss gefasst, den Hafen am linken Donauufer, unterhalb der neuen Donaubrücke, zunächst der Stadt zu errichten und selben durch Geleise mit den Pressburger Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu verbinden. Der Fassungsraum der an dieser Stelle vor Eindringen von Treibeis vollständig gesicherten, nur gegen stromabwärts offenen, mit Quaimauern eingeschlossenen Hafenbassins ist für circa 15—20 grosse Dampfer und circa 30—40 Schleppschiffe bemessen. Das dortige Uferterrain gestattet die Anlage geräumiger Magazine, Entrepots und offener Lagerräume für Hölzer, Baumaterialien etc.

Preussen. (Elbestrombauten in der Zeit vom 1. April 1893 bis 1. April 1894.) Im Königreiche Preussen wurden im Jahre 1893/94 auf Elbestrombauten Mk. 2,314.936·59 verwendet. Hievon entfielen auf neue Strom- und Uferwerke Mk. 430.568·69, auf Unterhaltung vorhandener Werke Mark 807.858·90, auf Pflanzungen und Besteckungen Mk. 40.595·10, auf Räumung des Fahrwassers Mk. 397.593·77, auf Bezeichnung des Fahrwassers Mk. 47.308·17 und auf allgemeine Kosten Mk. 591.011·96.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate September 1894.) Im Monate September werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	September
Finme	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Arpád“	2
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genna[2]), Marseille	„Marguerite“	3
„	Malta[1]), Syracus, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola“	6
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Szápáry“	9
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genna[2]), Marseille	„Tisza“	10
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Bnda“	16
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genna,[2]) Marseille	„Tibor“	17
„	Malta[1]), Syracns, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola“	20
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Adria“	23
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genna[2]), Marseille	„Jókai“	24
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Árpád“	30
Fiume	Antwerpen, Rotterdam	„Deák“	1—10
„	London	„Sultana“	1—10
„	Liverpool	„Tarifa“ (Cnnard L.)	5—15
„	Hambnrg	„Hermann“	5—15
„	Hull, Newcastle o/T	„Mourino“	5—15
„	Gibraltar[3]), London	„Mátyás Király“	10—20
„	Rouen	„Baross“	10—20
„	Liverpool	„Algerian“	10—20
„	Rouen		15—25
„	Liverpool	„Atlas“ (Cnnard L.)	15—25
„	London	„Wm. Bailey“	15—25
Fiume, Triest	Barcelona [5])	„Szent László“	25
Fiume	Algier[3]), Glasgow	„Zichy“	20—30
„	New-York	„Bolivia“ (Anchor Line)	20—30
„	Bordeaux	„Matlekovits“	25/IX—5/X
„	Leith		25/IX—5/X
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano“	25/IX—5/X
„	Antwerpen, Rotterdam	„Nagy Lajos“	28/IX—8/X
Finme, Triest	Pernambnco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Báthori“	5/X
Marseille, Genna, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Bnda“	1
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Tibor“	4
Marseille, Genua, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Adria“	8
Malta[3]), Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	10
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Jókai“	11
Marseille, Genna, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Arpád“	15
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Marguerite“	18
Marseille, Genna, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Szápáry“	22
Malta[1]), Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	24
Marseille, Genua, Palermo, Mossina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tisza“	25
Marseille, Genua, Noapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triost, Fiume	„Buda“	29

Von:	Nach:	Dampfer:	September
London, Swansea	Triest, Finme	„Rákóczy“	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Stefánia“	1—10
Antwerpen	„ „	„Petőfi“	5—15
Liverpool	Finme, Triest	„Aleppo“ (Cunard Line)	10—20
London	Triest, Fiume	„Winestead“	10—20
Hull, Newcastle o/T.	„ „	„Bassano“	10—20
Rouen	„ „	„Zrinyi“	15—25
Glasgow	„ „	„Széchenyi“	20—30
Leith	„ „	„Andrássy“	20—30
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa“ (Cunard L.)	20—30
London	Triest, Fiume	„Durnam“	20—30

[1]) Directe Fahrkarten und Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffung in Malta nach Tunis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Susa und den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Directe Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffung in Genua nach Montevideo, Buenos-Ayres und Rosario.

[3]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Gibraltar oder Tanger angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[4]) Bedingungsweise Berührung.

[5]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2 — Budapest, Franz Josef-Platz 6.**

Verschiedene Mittheilungen.

Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1892.

	Kilometer	Auf 100 km²	Auf 10.000 Einwohner
I. Europa, 232.317 km.			
Deutschland	44.177	8·2	8·8
Frankreich	38.645	7·2	10·1
Grossbritannien	32.703	10·4	8·6
Russland	31.626	0·6	3·2
Oesterreich-Ungarn	28.357	4·2	6·6
Italien	13.673	4·8	4·4
Spanien	10·894	2·1	6·2
Schweden	8.461	1·8	17·6
Belgien	5.438	18.4	8·8
Schweiz	3.350	8·1	11·4
Niederlande und Luxemburg	3.079	8·7	6·4
Rumänien	2,611	2·0	5·2
Portugal	2.293	2·5	4·9
Dänemark	2.065	5·2	9·0
Türkei	1.818	0·7	2·0
Norwegen	1.562	0.5	7·8
Griechenland	915	1·4	4·2
Serbien	540	1·1	2·5
Malta, Jersey, Man	110	1·1	2·5
II. Amerika, 352.230 km.			
Vereinigte Staaten	281.282	3·7	43·1
Nordenglisch-Amerika	23.925	0·3	49·5
Argent. Republik	13.134	0·5	30·4
Mexiko	10.660	0·5	8·8
Brasilien	10.281	0·1	7·0
Chile	3.100	0·4	9·7
Cuba	1.731	1·5	10·6
Uruguay	1.700	0·9	22·0
Peru	1.667	0·1	5·6
Centralamerika	1.000	0·2	3·1
Bolivia	955	0·1	6·6
Venezuela	800	0·1	3·4
Jamaica, Barbados, Trinitas, Martinique	517	—	—
Columbia	420	—	1·1
III. Asien, 37.367 km.			
Britisch-Indien	28.590	0·7	1·0
Japan	3.020	0·8	0·7
Niederländisch-Indien	1.720	0·3	0·6
Kleinasien	1.591	0·1	1·0
Transkasp. Russland	1.433	0·3	20·5
Ceylon	308	0·5	1·5
IV. Afrika, 11.607 km.			
Cap-Colonie	3.932	0·7	24·4
Algier und Tunis	3.198	0·4	5·6
Aegypten	1.547	0·2	2·3
Mauritius, Reunion, Senegal, Mozambique	1.080	—	—
V. Australien, 20.416 km.			
Victoria	4.699	2·1	40·3
Neusüdwales	3.862	0·5	32·2
Queensland	3.786	0·2	89·9
Neuseeland	3.232	1·2	49·7
Neufundland	391	0·4	19·1
Ecuador	300	0·1	2·0
Paraguay	253	0·1	5·5
Dominique	115	0·2	2·3
Engl.-Guinea	35	—	1·2
Portorico	18	0·2	0·2
Conchinchina, Pondichery, Malacca, Tonking	229	—	—
China	200	—	—
Potugiesisch-Indien	82	2·2	1·6
Persien	54	—	—
Liberia	900	0·7	43·3
Natale	643	1·3	11·8
Südafrikanische Republik	312	0·1	4·1
Südaustralien	2.933	0·1	88·4
Ostaustralien	1.062	—	180·0
Hawaii	90	0·5	10·0

Die Herstellungskosten sämmtlicher Eisenbahnen der Erde betragen Ende 1892 174.282,000.000 Frcs., mithin per Kilometer 266.666 Frcs. Auf Europa entfallen 77.765,000.000 Frcs., der Rest auf die übrigen Welttheile.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 24. August herausgegebene CIV. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 637: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 17. August 1894, Z. 13.110/II, betreffend die Abhaltung von thierärztlichen Controlen an der Grenze behufs Durchführung der Bestimmungen des Artikels II des Viehseuchen-Uebereinkommens mit dem Deutschen Reiche.

Nr. 638: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 18. August 1894, Z. 115.491, betreffend das Einfuhrverbot von Klauenthieren aus den Comitaten Essegg und Požega in Croatien-Slavonien nach Böhmen.

— (Inhalt des CV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 25. August herausgegebene CV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 639: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 15. August 1894, Z. 20.171, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus den politischen Bezirken Bregenz (seuchenfrei), Imst und Landeck nach der Bukowina.

Nr. 640: Kundmachung der k. k. niederösterr. Statthalterei in Wien vom 23. August 1894, Z. 61.260, betreffend die Gestattung des Abtriebes von Rindern und Schafen vom Central-Viehmarkte zu St. Marx in Wien in die Orte des Gerichtsbezirkes Ebreichsdorf des (Land-) Bezirkes Wiener-Neustadt, bezw. zum Matzleinsdorfer Bahnhofe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Lagerhäuser am Westbahnhofe in Budapest.) Die im Jahre 1875 erbauten Lagerhäuser befanden sich in der Verwaltung eines Pachtconsortiums, welches die beiläufig 150.000 q fassenden Lagerräumlichkeiten dem Handel zur Verfügung stellte. — Nachdem der Pachtvertrag des Consortiums demnächst zu Ende geht, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, wie aus Budapest berichtet wird, den Beschluss gefasst, einen Theil der Lagerhäuser mit dem Fassungsraume von 60.000 q zu administrativen Zwecken zu verwenden, während für die Verpachtung der übrigen Theile eine Offertverhandlung ausgeschrieben wurde. Nach den von der Direction festgesetzten Bedingungen werden die Magazine insgesammt oder auch einzeln auf die Dauer von fünf Jahren verpachtet, jedoch steht es der Bahnverwaltung frei, das jeweilige Pachtverhältniss nach Ablauf eines jeden Jahres zu kündigen.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	August 1894				August 1893			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten*)	Ausgelagert vom ersten bis letzten*)	Lagerstand am letzten*)	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten**)	Ausgelagert vom ersten bis letzten**)	Lagerstand am letzten**)
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	228.763	110.845	80.025	259.583	266.601	212.688	191.426	387.863
Darunter:								
Weizen	41.791	23.377	16.052	49.116	66.064	20.930	46.900	40.094
Roggen	49.044	23.400	12.302	60.142	32.766	16.178	12.412	36.532
Gerste	26.362	15.595	7.999	33.958	7.369	28.468	13.597	22.240
Hafer	15.617	5.849	12.523	8.943	26.336	3.600	18.344	11.592
Mais	38.623	19.639	20.390	37.872	64.718	113.045	79.080	98.683
Hirse	2.003	—	525	1.478	10.531	—	1.715	8.816
Bohnen	6.201	540	1.562	5.179	10.717	5.796	6.096	10.417
Erbsen	391	—	56	335	1.495	1.242	449	2.288
Malz	2.507	50	256	2.301	2.045	606	126	2.525
Raps	7.535	15.174	2.111	20.598	2.008	12.593	1.179	13.422
Hanfsamen	360	—	332	28	589	—	589	—
Wicken	819	101	—	920	52	536	355	233
Mehl	8.540	2.290	2.629	8.201	13.718	4.083	2.718	15.083
Kleie	7.201	2.548	634	9.115	446	1.417	1.079	784
	206.994	108.563	77.371	238.186	238.854	208.494	184.639	262.709
Spiritus	648	—	16	632	5.312	—	472	4.840
Zucker	3.828	—	325	3.503	1.155	206	347	1.014
Wein	3.708	9	225	3.492	7.615	535	1.153	6.997
Oele und Fette	1.389	376	211	1.554	984	154	254	884
Sonstige Waaren	12.196	1.897	1.877	12.216	12.681	3.299	4.561	11.419
Mittlere Tagesbewegung	10.046 Meter-Centner				19.244 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,189.655	716.480	457.210	2,448.925	2,524.780	1,153.940	1,024.630	2,354.090

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	51	13	11	53	42	18	4	56
Versicherungswerth . . fl.	190.260·—	129.150·—	36.150·—	283.260·—	255.780·—	122.950·—	22.700·—	356.030·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	14	2	1	15	9	7	1	15
Versicherungswerth . . fl.	21.250·—	4.460·—	350·—	25.360·—	31.200·—	32.700·—	700·—	63.200·—
Lombardbetrag . . . . fl.	11.040·—	2.354·—	230·—	13.164·—	15.900·—	19.600·—	350·—	35.150·—

*) richtig bis einschliesslich 23. August 1894.
**) richtig bis einschliesslich 25. August 1893.

Literatur.

Dr. jur. W. Koch's Eisenbahn-Stations-Verzeichniss der dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas etc. (Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr, I.) 25. Auflage. Berlin 1894.

Das Stations-Verzeichniss ist in seiner fünfundzwangzigsten Auflage pro 1894 nicht nur vollkommen umgearbeitet, sondern auch das alphabetische Register revidirt worden, und gibt dasselbe den Stand des europäischen Eisenbahnnetzes zum 1. Juli d. J. an.

In dem geographischen Theil desselben wird (neben einem allgemeinen Ueberblicke über die Organisation des Eisenbahn-Betriebsdienstes) eine systematische Darstellung der einzelnen Bahngebiete, bezw. eine Uebersicht über das Eisenbahnnetz Europas geboten.

Ganz besonders berücksichtigt sind in dieser Ausgabe des Werkes jene Bahnlinien, Stationen und Haltestellen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwenhung findet, und sind dieselben durch besondere Zeichen kenntlich gemacht, und zwar sind die in Betracht kommenden Bahngebiete und Bahnstrecken, soweit dieselben in der zum Uebereinkommen gehörigen Liste der Eisenbahnstrecken und in den dazu (bis 1. Juni 1894) verlautbarten Nachträgen namentlich aufgeführt werden, unterstrichen, während die Stationen dieser Eisenbahnlinien, soweit sie nicht ausschliesslich nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet sind, durch einen vor dem Stationsnamen stehenden Punkt (•) gekennzeichnet siud.

Der Hauptwerth des Werkes besteht darin, dass die Bahnverwaltungen Deutschlands, Oesterreichs und der angrenzenden Länder nach dem vom Verfasser aufgestellten System die hier dargebotenen genauen Angaben jährlich liefern, welche nach genauer Revision zum Abdrucke gebracht werden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Korczów.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Jaroslau—Sokal gelegenen Station „Korczów" wird vom 1. October 1894 an in „Korczów bei Uhnów" abgeändert.

Wien, im August 1894. [662]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

(Im Betriebe der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.)

Einführung des Nachtrages III zu dem vom Jänner 1893 giltigen Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Wiesenthal a. N. — Unter-Morchenstern und Morchenstern—Josefsthal / Maxdorf tritt zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr ein Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält Tarife für die zu eröffnenden Stationen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 5 Kreuzern bezogen werden.

Wien, am 22. August 1894. [663]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn

als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Einführung einer gleichmässigen Tarifirung österreichischer und deutscher Garne auf den italienischen Eisenbahnen. Mehrfache Klagen darüber, dass auf den italienischen Eisenbahnen für Garne österreichischer Provenienz nicht die gleichen Tarife wie für solche deutscher und belgischer Provenienz berechnet werden, haben dem Handelsministerium Veranlassung gegeben, im Wege der betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen auf die Beseitigung der bestehenden Frachtdisparitäten zu dringen. Die hierüber geführten Verhandlungen haben zu dem Ergebnis geführt, dass in dem am 1. September zur Einführung gelangenden Nachtrag VI zum Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887, in der Anlage H ein Ausnahme-Specialtarif Nr. 4 für Garne zur Aufnahme gelangte, welchem zufolge die ermässigten Gebühren des italienischen Ausnahmetarifes Nr. XIII nunmehr auch den Garnen österreichischer Provenienz zu Statten kommen. [H.-M.-Z. 29.078.]

Einführung von ermässigten Frachtsätzen für den Transport von Rohbaumwolle ab Triest nach Böhmen, Mähren und Schlesien. Mit Nachtrag IV zum Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verbandstarife vom 1. Jänner 1892 (Seite 11—15) sind mit Giltigkeit vom 10. August 1894 für Rohbaumwolle ab Triest nach Böhmen, Mähren und Schlesien ermässigte Frachtsätze zur Einführung gelangt, welche die bezüglichen, im Verordnungs-Blatt Nr. 146 vom 23. December 1893, unter Post 2694 (Seite 2483 und 2484), verlautbarten ermässigten Taxen noch unterbieten. [H.-M.-Z. 41.307.]

Deutsch-Italienischer Personen- und Gepäcksverkehr über die Gotthardbahn. (Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 kommt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Deutschland und Italien über die Gotthardbahn unter Aufhebung des Tarifes vom 1. November 1886 und der dazu erschienenen Nachträge zur Einführung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Abfertigung von „grünen Erbsen in Schoten".) „Grüne Erbsen in Schoten" sind als frisches Gemüse zu betrachten und nach den Frachtsätzen der allgemeinen Stückgutclasse abzufertigen. Dies gilt auch für die Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, vom 1. Jänner 1893.

Niederländisch-Bayerischer Holzausnahmetarif vom 1. Mai 1887. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. September werden die Stationen Allach, Fellheim, Mellrichstadt, Nennlm und Senden mit nachstehenden Anstossfrachten in den vorbezeichneten Holztarif aufgenommen:

Anzustossen:

1. für den Verkehr mit Allach 0·17 Mk. für 100 kg an die Sätze von Ingolstadt C.-B.;
2. für den Verkehr mit
   Fellheim 0·27 / Nennlm 0·17 / Senden 0·20 } Mark für 100 kg an die Sätze von Donauwörth;
3. für den Verkehr mit Mellrichstadt 0·06 Mk. für 100 kg an die Sätze von Meiningen oder 0·25 Mk. für 100 kg an die Sätze von Gemünden, je nachdem sich die Gesammtfrachten über den einen oder anderen Weg billiger stellen.

Die Verkehrsleitung erfolgt über die Route Aschaffenburg—Hanau u. s. w. Die bezüglichen Entfernungen betragen bis zum Schnittpunkte

von Allach . . . . 365 km
„ Fellheim . . . . 387 „
„ Nenulm . . . . 347 „
„ Senden . . . . 357 „
„ Mellrichstadt . . . . . . 155 „

Im vorgenannten Tarife sind die Frachtsätze der Classe b für Meiningen—Zevenaar auf 1·56 Mk., Memmingen—Zevenaar auf 2·14 Mk., Miesbach—Zevenaar auf 2·34 Mk. und Miltenberg—Zevenaar auf 1·36 Mk. für 100 kg abzuändern.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarif Nr. 7.) Bei Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 7 im Verkehre mit Lindau, Oberreitnau und Schlachters sind die in den Kilometertafeln und, soweit Stationstarife bestehen, die in den Stationstariftabellen angegebenen kilometrischen Entfernungen der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.

Pfälzisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. September 1894. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 kommt im Pfälzisch-Bayerischen Verkehr ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zur Einführung. Hiedurch wird der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Pfälzischen Bahnen andererseits vom 1. August 1887 nebst Nachtrag I und sonstigen hiezu erlassenen Verfügungen aufgehoben. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. October 1894 in Kraft.

Sächsisch-Thüringischer Vieh- etc. Verkehr. (Einführung von directen Frachtsätzen.) Am 20. August 1894 sind für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Leipzig I (Bayer. und Vieh- und Schlachthof) einerseits und den Stationen Knauthain und Reinsdorf bei Artern andererseits directe Frachtsätze zur Einführung gelangt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft. Auf Station Reinsdorf bei Artern ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, auf Station Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Pferden ausgeschlossen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes XVI.) Der am 1. Jänner 1894 mit Nachtrag XVI eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu, Streutorf und Torfmull tritt am 1. September ausser Kraft. Der im gleichen Nachtrag enthaltene Ausnahmetarif für Futtermittel hat bereits am 1. Juli seine Giltigkeit verloren.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Berichtigungen des Nachtrages III.) Im Tarifnachtrag III, giltig vom 1. December 1885, ist auf Seite 22 die Bezeichnung Boghead abzuändern in „Bogheadöle, leichte“. Seite 26 ist bei Steinkohlen zuzusetzen „auch Bogheadkohle“.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. August 1893. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes Nr. 28 für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Specialtarife I und II.) Vom 1. August 1894 ab kommt für die Stationen Lindau und Neu-Ulm unter der Nummer 28 ein neuer Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Specialtarife I und II, im Verkehre nach und von Hafenstationen und anderen Stationen im Küstengebiete der Nord- und Ostsee,

a) Eisen und Stahl des Specialtarifes I:
1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, wie im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, in der Güterclassification der Specialtarife im Specialtarif I, unter dieser Position genannt, ausgenommen Maschinen, und soweit bezüglich des Verkehres mit den Hafenstationen nicht nachstehend unter b) 2 aufgeführt;
2. Maschinen von Eisen und Stahl, wie im Specialtarif I genannt, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen Colonien;

b) Eisen und Stahl des Specialtarifes II:
1. Eisen und Stahl, auch verzinkt und verzinnt, wie im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, in der Güterclassification der Specialtarife im Specialtarif II, unter dieser Position genannt;
2. folgende Artikel des Specialtarifes I: Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt; Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile; eiserne Nieten, Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; Schiffsrippen; eiserne Nägel und Ketten,
   die Artikel unter 2 nur im Verkehre mit den Hafenstationen Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Geestemünde, Harburg, Vegesack (Grohn-), Nordenham, Brake, Elsfleth, Altona, Flensburg, Hamburg, Kiel, Lübeck, Rostock, Wismar, Warnemünde;
3. eiserne Wagenachsen, Kochherdplatten und Springfedern, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen Colonien

bei Aufgabe dieser Artikel in Ladungen von 10.000 kg auf einen Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht mit nachstehenden Frachtsätzen zur Anwendung:

Von und nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
	Lindau		Neu-Ulm	
	für die Artikel unter			
	a)	b)	a)	b)
Bremen Hauptbhf. u. Freibezirk	3·57	2·81	2·97	2·37
Bremerhaven, Geestemünde	3·74	2·95	3·14	2·51
Cuxhaven	4·11	3·24	3·51	2·80
Harburg H.	3·85	3·03	3·25	2·59
Harburg U. E.	3·86	3·04	3·26	2·60
Vegesack (Grohn-)	3·62	2·85	3·02	2·41
Brake, Elsfleth	3·72	2·93	3·12	2·49
Nordenham	3·74	2·95	3·14	2·51

Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes finden in der Richtung nach der Küste nur für solche Sendungen Anwendung, welche auf den in dem Ausnahmetarife genannten Stationen zur Entladung kommen und lediglich durch Landfuhrwerke oder zu Schiff abgefahren, also nicht mit der Eisenbahn weiterbefördert werden.

Die Frachtsätze für Stationen des Directions-Bezirkes Altona finden jedoch auch für solche Sendungen Anwendung, welche nach weiter gelegenen Stationen der Schleswig-Holsteinischen Bahnen, sowie im Transit über die letzteren nach Dänemark umexpedirt werden. Ferner finden die Frachtsätze für Lübeck auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in der Richtung nach Eutin und Travemünde, nämlich nach Schwartau, Pansdorf, Gleschendorf, Ahrensboek, Ottendorf, Eutin loco und transito, Waldhusen und Travemünde bestimmt sind und in Lübeck zur Umkartirung gelangen.

Für die unter a 2 und b 3 genannten Artikel finden die Ausnahme-Frachtsätze nur unter Beachtung der allgemeinen Controlvorschriften unter B 6 Anwendung.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1889. (Ausnahmetarif 28.) Der Ausnahmetarif 28 für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II im Verkehre der Stationen Lindau und Neu-Ulm nach und von Hafenstationen und anderen Stationen im Küstengebiete der Nord- und Ostsee hat für die vorerwähnten Artikel und unter den im Heft Nr. 1 des vorgenannten Tarifes angegebenen Bedingungen auch im Bereich des Hannover-Bayerischen Heftes Nr. 2 mit nachstehenden Frachtsätzen Anwendung zu finden:

Von und nach	Frachtzätze für 100 kg in Mark			
	Lindau		Neu-Ulm	
	für die Artikel unter			
	a)	b)	a)	b)
Altona	3·88	3·04	3·28	2·60
Flensburg	4·36	—	3·76	—
Hamburg H.	3·85	3·03	3·25	2·59
Kiel	4·17	—	3·57	—
Lübeck	4·05	3·17	3·45	2·73
Rostock F. F., Ll. u. Ll. Hafen	4·41	3·42	3·81	2·98
Wismar	—	3·30	3·65	2·86
Warnemünde	4·45	3·45	3·85	3·01

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1499	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Ziegel (Mauer- u. Dachziegel), bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Angern	Lundenburg	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue von Industrie-Etablissements in Lundenburg bestimmt sein	Vom 1. September 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 8·7	kr. 5·8	kr. 2·9	Im Rückvergütungswege	Auf das baufführende industrielle Etablissement in Lundenburg als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Auspitz					6·2	3·4	2·8			
				Göding					5·5	2·9	2·6			
				Grussbach-Schönau loco und transito (letzteres für Sendungen von Frättingsdorf)					8·7	5·8	2·9			
			2. Klinkerziegel, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen von Inzersdorf [Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik])					14·2	11·4	2·8			
			3. Cement, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Wien Nordbahnhof					13·9	11·1	2·8			
			4. Bausteine und Kalk, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Nikolsburg					5·8	3·2	2·6			
			5. Kalk, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Stauding					23·8	21·4	2·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		6. Fundament- u. Säulenunterlagsteine, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Hradisch	Lundenburg	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue von Industrie-Etablissements in Lundenburg bestimmt sein	Vom 1. September 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	10·2	7·3	2·9	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Lundenburg als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Wien Nordbahnhof					13·9	11·1	2·8			
				Brünn transito (für Sendungen von Brüsau-Brünnlitz und Segen-Gottes)					10·9	8·1	2·8			
			7. Eiserne Röhren, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Brünn loco und transito (letzteres für Sendungen von Adamsthal, Prag und Königgrätz)					21·1	15·9	5·2			
			8. Eiserne Traversen, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wien Nordbahnhof					27·5	21·8	5·7			
			9. Eisenconstructionen, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Olmütz transito (für Sendungen von Stefanau)					38	32	6			
			10. Maschinen, bei Anlieferung in jeder Menge	a) Brünn loco und transito (letzteres für Sendungen von Adamsthal, Prag und Königgrätz)					40	24·1	15·9			
				b) Sternberg transito (für Sendungen von Zöptau)					85·4	49·5	35·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1500	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker der Position Z—8 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Krzenowitz	Lundenburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bestimmung der Sendungen zur Ergänzung der Vorräthe einer durch Brand zerstörten Zuckerfabrik in Lundenburg; Auf- und Abladen der Transporte durch Parteiorgane	Vom 1. September 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	46·5	34·6	11·9	Im Rückvergütungswege	Auf die beziehende Zuckerfabrik als Empfängerin lautende Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Robatetz					18·5	14·4	4·1			
				Bisenz-Pisek trs. (für Sendungen von Ung.-Ostra)					25·0	19·1	5·9			
				Rohrbach-Seelowitz					25·5	19·5	6·0			
1501	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz der Ausnahmetarife A, B, C und D, zu Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, vom 1. September 1892	Wadowice	Kunigundenweiche	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg) wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses, Publication im Verordnungsblatte Nr. 80 ex 1894, sub Post 1318, zusammengenommen, nachgewiesen werden kann. Einhaltung der für die bezeichneten Ausnahmetarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1894	Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, vom 1. September 1892 nebst Nachträgen	Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	Mark 0·05	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die österreichischen Gebührenantheile aus dem nebenbezeichneten Tarife eine Restringirung erfahren, so wird ebenso eine gleichmässige Reduction der bezüglichen Frachtnachlässe vorbehalten
					Ludwigsglück						0·05			
					Morgenroth						0·07			
					Waldenburg in Schl., oberer Bahnhof						0·07			
					Waldenburg in Schl., unterer Bahnhof						0·07			
					Gottesberg						0·07			
1502	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Presshefe als Eilgut	Strassnitz	Stohl-Karlsdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	128·2 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1503	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze	Nachdem aus den im Nachtrage I zu Theil II Heft 1, des Ostdeutsch-ungarischen Eisenbahnverbandes für unsere Stationen mit Giltigkeit vom 15. September 1894 enthaltenen billigeren Frachtsätzen für die diesseitigen Strecken bis Oderberg kleinere Antheile resultiren als laut den Refactie-Publicationen in Nr. 48 ex 1893, sub Pos. 2961 und 2963 des „Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt" bis Oderberg im Rückvergütungswege publicirt sind, entfällt für die vom genannten Termine ab von unseren Erzstationen via Oderberg nach preussischen Hochofenstationen verfrachteten Erzsendungen keine weitere Refactie mehr. Die vom 15. September bis 31. December 1894 verfrachteten Quantitäten werden jedoch in das bedungene Minimal-Jahresquantum eingerechnet.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1504	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen, zerlegte, und Maschinentheile	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Časlowitz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg. Die Sendungen müssen für die Einrichtung der neuen Fabrik von H. Stiassny's Söhne in Reichenau a. d. K. bestimmt sein, und müssen die Frachtbriefe Seitens des Stations-Vorstandes in Reichenau a. d. K. eine diesbezügliche Bestätigung über die thatsächliche Verwendung enthalten	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 140	Pfge. 106 *)	Pfge. 34	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Empfängers als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					140	101 *)	39			
				Dresden-Elbkai					180	146	34			
1505	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spezerei- u. Manufacturwaaren	Wien (Matzleinsdorf)	Felső Eör und Pinkafő	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband	Verschieden	131 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1506	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Kapfenberg	Neunkirchen und Ternitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	58 Heller	48 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		

1507 — Buschtěhrader Eisenbahn

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894, wird für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Localbahn Welchau-Wickwitz—Gieesshübl-Puchstein dienenden, in der Station Welchau-Wickwitz zur Abgabe gelangenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einem Durchlaufe von mindestens 40 Kilometern auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine 50procentige Ermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Local-Gütertarifes, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887, in maximo jedoch ein Einheitssatz von 0·1 kr. ö. W. pro 100 kg und jedes Kilometer unter der Bedingung im Rückvergütungswege zugestanden, dass die Vorlage der auf den Namen der sich vorher anmeldenden Firma als Absenderin und Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, beziehungsweise Original-Aufnahmescheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, bis spätestens Ende Februar 1895 bewirkt wird.

Vor Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten und die Aufgabestationen zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabestationen, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekannt zu geben.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1508	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Rossitz (Oe.N.W.B.)	Rakonitz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 77·4		Im Kartirungswege		
					Kladno (B.E.B.)					57·2				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 99. **Wien, 1. September 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe von Predazzo nach Moena als Fortsetzung der intendirten Localbahnstrecke Castello—Predazzo.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stadtmagistrate von Trient die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe von Predazzo nach Moena als Fortsetzung der intendirten Localbahnstrecke Castello—Predazzo im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. August 1894. Z. 40.787.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Wr.-Neustadt über Fischau, Winzendorf, Emmerberg, Stollhof nach Puchberg am Schneeberg mit Abzweigung von Fischau nach Steinabrückl.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ferdinand Hiller, Ingenieur in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Wr.-Neustadt über Fischau, Winzendorf, Emmerberg, Stollhof nach Puchberg am Schneeberg mit Abzweigung von Fischau zum Anschlusse an die Station Steinabrückl-Wöllersdorf der k. k. Staatsbahnlinie Leobersdorf—St. Pölten im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. August 1894. Z. 43.200.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Innsbruck über Zirl und Seefeld bis zur Landesgrenze.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde von Innsbruck die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Innsbruck über Zirl und Seefeld bis zur Landesgrenze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. August 1894. Z. 42.392.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Krems nach Klein-Pöchlarn und für eine schmalspurige, von dieser Linie zwischen den Orten Spitz und Aggsbach ausgehende Zahnstangenbahn auf den Jauerling.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Heinrich Emil Grafen Wimpffen in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Krems nach Klein-Pöchlarn und für eine schmalspurige, von dieser Linie zwischen den Orten Spitz und Aggsbach ausgehende Zahnstangenbahn auf den Jauerling im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. August 1894. Z. 43 487.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 14. August 1894, Z. 213/Präs., an die Verwaltungen sämmtlicher österr. Privateisenbahnen, betreffend die Hinausgabe monatlicher Zusammenstellungen der auf den österr. Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle und deren Ursachen.

Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ist wohl unablässig bestrebt, auf Grund der im Eisenbahnbetriebe überhaupt und bei den Eisenbahnunfällen insbesondere zu Tage tretenden Erscheinungen die zur Erhöhung der Betriebssicherheit jeweils zweckmässig erscheinenden Verfügungen zu treffen, bezw. auf Einführung bewährter technischer Hilfsmittel Einfluss zu üben; es erscheint jedoch naturgemäss bei der grossen Zahl der vorkommenden Unfälle nicht thunlich, alle die vielen und verschiedenartigen Ursachen dieser Unfälle und Betriebsereignisse zum Gegenstande besonderer Anordnungen und Circularerlässe zu nehmen.

Die bestehende Unfallstatistik bietet nun hinsichtlich der Art und Anzahl der auf den einzelnen Bahnen stattgehabten Unfälle im Allgemeinen wohl eine ausreichende und ihrem Zwecke entsprechende Uebersichtlichkeit; wenn jedoch die in dieser Statistik ausgewiesenen Ursachen der Unfälle vom betriebstechnischen Standpunkte ins Auge gefasst werden, so zeigt sich, dass ein grosser Theil der bezüglichen Rubriken nicht jene detaillirten technischen Angaben enthält und auch nicht enthalten kann, welche die überaus mannigfachen und specifischen Veranlassungen zu diesen Unfällen überhaupt und insbesondere nach der betriebstechnisch jeweilig am meisten beachtenswerthen Richtung hin erkennen lassen würden.

Ausserdem gelangt diese Statistik stets relativ spät zur Veröffentlichung, demnach selbst dann, wenn dieselbe dem hier angestrebten Zwecke auch näher kommen würde, als dies thatsächlich der Fall ist, es den Bahnverwaltungen doch benommen wäre, aus den stattgehabten Unfällen, ehethunlichst nach deren Eintreten, auch die entsprechenden Nutzanwendungen ziehen zu können.

In der Erwägung nun, dass hieramts die Erhebungsberichte über sämmtliche auf den österr. Eisenbahnen vorkommende Unfälle und sonstige Betriebsereignisse einlaufen, und dieses unmittelbar aus dem praktischen Eisenbahndienste stammende, ausserordentlich mannigfaltige und auch lehrreiche Materiale über die Ursachen der im Eisenbahnbetriebe vorkommenden Unfälle dadurch in besonders wirksamer und nützlicher Weise verwerthet werden kann, wenn dasselbe unter Hervorhebung der in betriebstechnischer Hinsicht beachtenswerthen Momente so rasch als möglich zur Kenntniss speciell jener Eisenbahn-Executivorgane gebracht wird, welchen die Ausführung des executiven Dienstes und sonach in erster Reihe auch die Wahrung der Sicherheit des Bahnbetriebes obliegt, und welche zufolge ihrer Beschäftigung auch selbst den Gefahren des Eisenbahndienstes unmittelbar ausgesetzt erscheinen, hat die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen die bezüglichen Daten zunächst für die Monate Jänner bis Mai 1894 monatsweise zusammengestellt und übermittelt dieselben unter Einem den Bahnverwaltungen, behufs Vervielfältigung und weitester Verbreitung an die Executivorgane mit dem Beifügen, dass die weiteren Zusammenstellungen ebenso monatsweise verfasst und dann fortlaufend zur Ausgabe gelangen werden.

Durch eingehende Besprechungen dieser Daten über vorgekommene Unfälle und deren Ursachen, gelegentlich der periodischen Belehrungen des Executivpersonales durch die hiezu berufenen Bahnorgane, wird unzweifelhaft ein fördernder Einfluss auf die Wahrung und Erhöhung der Sicherheit des Bahnbetriebes, sowie auch auf die persönliche Sicherheit der Executivorgane selbst erreicht werden, weshalb die geehrte Verwaltung eingeladen wird, zur Erreichung dieses durch die Zusammenstellung und weitere Verlautbarung der erwähnten Daten angestrebten Zweckes die entsprechenden Verfügungen im gedachten Sinne zu treffen.

Wien, am 14. August 1894. **Lilienau** m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Wiederherstellung einer durch Naturereignisse zerstörten Wasserbenützungsanlage kann deren Eigenthümer durch die Administrativbehörde nicht aufgetragen werden.

Dem Besitzer einer Parcelle, auf welcher sich ehedem ein seither durch Hochwässer zerstörter Teich befand, wurde im administrativen Instanzenzuge die Wiederherstellung des Teiches und zu diesem Zwecke die Anlage eines Dammes sammt Schützen und Ueberfall mit der Motivirung aufgetragen, dass es sich im concreten Falle um die Wiederherstellung einer eigenmächtig aufgelassenen Wasserbenützungsanlage handle.

Der hierüber angerufene Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung des Ackerbauministeriums nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876, auf, von folgenden Erwägungen ausgehend:

Die Ergebnisse der administrativen Erhebungen lassen zunächst den Ausgangspunkt der angefochtenen Entscheidung, dass es sich im concreten Falle um die Wiederherstellung des vorigen Standes gegenüber einer eigenmächtigen Neuerung, um die eigenmächtige Beseitigung einer Wasserbenützungsanlage handle, als irrig erkennen, da die Anlage nicht durch Handlungen oder im Zuthun der Domäne, sondern durch zufällige Ereignisse eingegangen ist, so dass es sich um die Frage handelt, ob durch eine administrative Entscheidung der Besitzer der Teichparcelle zur Wiederaufführung dieser Anlage verpflichtet werden konnte.

Diese Frage ist aber zu verneinen. Da es sich im concreten Falle um eine Wasserbenützungsanlage handelt, so ist es zunächst im Hinblicke auf die Bestimmungen der §§ 10, Abs. 1, 17, 18, Abs. 2, und 21 des Wasserrechtsgesetzes für Böhmen ausser Zweifel, dass die „Errichtung einer solchen Anlage“ in das Belieben der Partei gestellt ist, da aus den erwähnten Gesetzbestimmungen wohl das Recht der Parteien zur Herstellung solcher Anlagen unter Einholung der behördlichen Bewilligung, nicht aber eine Pflicht derselben abgeleitet werden kann. Hieran ändert auch die Bestimmung des § 10, Abs. 1, lit. c, nichts; denn wenn auch in dieser Gesetzesstelle vorgesehen ist, dass das freie Verfügungsrecht desjenigen, welchem ein Privatgewässer zugehört, im concreten Falle also des Teichbesitzers, durch besondere

Rechtstitel beschränkt sein kann, so ist der Fall, wo es sich um die „Wiederherstellung" der nicht mehr bestehenden Anlage, also in der That um eine Neuerrichtung derselben handelt, gewiss verschieden von den Fällen der „Benützung einer bestehenden Anlage", davon ganz abgesehen, dass, soweit es sich um die Entscheidung der administrativen Behörde handelt, noch die Qualität des Rechtstitels, ob derselbe ein privatrechtlicher oder ein im Wasserrechte begründeter ist, in Frage kommen würde. Auch aus der Bestimmung des § 72, lit. e, lässt sich eine Verpflichtung des Teichbesitzers zur Wiederherstellung der Anlage und eine Berechtigung der Behörde, diese ihm aufzutragen, nicht ableiten. Denn die Wiederherstellung einer durch Naturereignisse beseitigten Wasserbenützungsanlage lässt sich weder unter den Begriff einer eigenmächtig vorgenommenen Neuerung, noch unter jenen der Nachholung einer unterlassenen Arbeit subsumiren; das erstere nicht, weil das Moment der Selbstthätigkeit, der Eigenmächtigkeit bei dem zufälligen Ereignisse der Zerstörung einer Anlage durch Hochwasser mangelt, das letztere nicht, weil die Nachholung einer unterlassenen Arbeit den Bestand einer Anlage zur Voraussetzung hat und in der Neuerrichtung einer zerstörten Anlage sicher nicht eine Nachholung einer Arbeit erkannt werden kann.

[Erkenntniss vom 27. April 1893, Z. 1498; cf. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 457.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linien Böhm.-Trübau—Olmütz und Rudelsdorf—Landskron: Bauliche Veränderungen in mehreren Stationen.) Aus Anlass der gesteigerten Verkehrsbedürfnisse gelangen folgende Herstellungen zur Ausführung: a) Linie Böhm.-Trübau — Olmütz: in der Station Böhm.-Trübau: Laderampe zwischen den Wechseln Nr. 22 und 23, Auffahrtsrampe zu dem gedeckten Ladeperron in km 246·1/2 und Geleiseverbindung zwischen den bestehenden Geleisen Nr. IVa und VIa in km 246·1/3; in der Station Rudelsdorf: Verladerampe in km 14·3/4, dann ein Anbau an das Aufnahmsgebäude behufs Schaffung eines eigenen Wartesaales I. und II. Classe sammt Nebengebäude; in der Station Hohenstadt: Geleiseverbindung mit den Geleisen der Mähr. Grenzbahn in km 40·9 und 41·1, ferner eine Verladerampe und Geleisereconstruction in km 41·2/5; b) Linie Rudelsdorf—Landskron: in der Station Landskron: Verladerampe in km 4·3/4 sammt dem nöthigen Sturzgeleise und ein provisorischer Anbau an das Aufnahmsgebäude für die Gepäcksmanipulation; ferner werden in der Station Hohenstadt drei, in Böhm.-Trübau und Landskron je ein Hydrant provisorisch, in der Station Pardubitz zwei Hydranten und in Prag (Bubna) einer definitiv aufgestellt. [9. August, Z. 40.798.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Umstaltung einer Wegübersetzung.) Die in km 20·340 der Linie Chotzen—Halbstadt gelegene Wegübersetzung wurde in eine Strassenübersetzung umgestattet. [15. August, Z. 32.392.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Telephonverbindung in Jungbunzlau.) Die Einbeziehung der Station Jungbunzlau in das staatliche Telephonnetz wurde zur Ausführung genehmigt. [10. August, Z. 43.562.]

Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz. (Brückenherstellungen.) Die Projecte der Brücken bei km 1·348 der Hauptlinie und km 0·377 des Frachtengeleises zum städtischen Viehhof wurden genehmigt. [21. August, G.-I.-Z. 15.356.]

— (Brücke über den Walkergraben.) Das Project einer hölzernen Brücke über den Walkergraben, km 0·170 des Schleppgeleises zur Brauerei, wurde genehmigt. [22. August, G.-I.-Z. 15.357.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Reservoirträger in der Wasserstation Rosenthal.) Das Project für den Reservoirträger in der Wasserstation Rosenthal wurde genehmigt. [21. August, G.-I.-Z. 14.294.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Localbahn Kremsier-Zborowitz.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass die bei obiger Localbahn nach den Concessions-Bedingnissen vom 24. August 1881 zulässige Maximal-Fahrgeschwindigkeit per 21 km in der Stunde, welche mit dem Erlasse vom 2. Jänner 1893, Z. 64.879 ex 1892 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893), auf 25 km per Stunde erhöht wurde, nunmehr auf 30 km in der Stunde erhöht werde. Diese Bewilligung ist an die Bedingung geknüpft, dass, wie bisher, die unbewachten Wegübersetzungen langsam und vorsichtig befahren, und jene Uebersetzungen, wo eine behinderte Fernsicht vorhanden ist, durch entsprechend situirte Markirungspflöcke dem Locomotivpersonale kenntlich gemacht werden. [23. August, Z. 45.387.]

Böhmische Commercialbahnen. (Fahrgeschwindigkeitserhöhung.) Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 24 km auf 30 km per Stunde auf den Linien Königgrätz—Wostroměř, Sadova—Dohalic—Smiřic, Jičin—Nimburg und Kopidlno—Bakov wurde genehmigt. [27. Juli, H.-M.-Z. 27.551.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Betriebsconsensertheilung.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung obiger Localbahn wurde der Betriebsconsens ab 1. September ertheilt. [H.-M.-Z. 47.092.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Anschaffung von Glockenschlagwerks-Pylonen.) Anlässlich der Entfernung der Glockenschlagwerke aus den Wohnräumen der Wächterhäuser hat die genannte Bahn 30 Stück Pylonen für die Glockensignalapparate in Bestellung gebracht, deren Constructionspläne vom Handelsministerium genehmigt worden sind. Diese freistehenden Pylonen sind von Holz und mit einem Eisenblechmantel versehen. [Z. 36.546.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Dauer der den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen bereits früher ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gelangten Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 11. August, Z. 58.572, die seinerzeit mit Erlass vom 9. August 1893, Z. 55.192, dem Kohlenwerksbesitzer Alexander Hirschmann in Csakaturn, dem Leopold Gráner jun. in Zala-Egerszeg und Consorten ertheilte Vorconcession für eine vom Golubovecer Kohlenbergbau-Reviere, eventuell in Fortsetzung der Localbahn Varasd-Golubovec ausgehende, über die Gemarkung der Gemeinden Mače und Poznanovec bis Bedekovcina, eventuell die erstgenannte Localbahn in der Station Bedekovcina mit der Linie Csaktornya—Varasd—Zabok—Zágráb (Agram) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Zagorianer Bahn verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 107 ex 1893, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 16. August, Z. 56.886, die seinerzeit mit Erlass vom 23. Juli 1893, Z. 40.669, dem Gutsbesitzer Baron Georg Stojánovits, Einwohner von Germán, ertheilte Vorconcession für eine von der Station Lugos der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Bálincz, Monostor, Kakita, Baszest, Német-Facet, Román-Facet, Marzsina, Kostej, Alsó-Lopugy und die Gemarkung der Gemeinde Dobra in der Station Maros-Illye (zwischen Arad und Piski) der Linie Budapest—Arad—Maros-Illye—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Projectirte Marosthalbahn. (Bauausführungsbeschluss.) Die Interessenten der vom Baron Georg Stojánovits projectirten Localbahnen Versecz-Gattája-Lugos (vergl. Vrdgs.-Bl.

Nr. 22, Vorconcession Post 3) und Lugos—Maros-Illye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 1), haben den Beschluss gefasst, den Bau dieser die Hauptlinien Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und Budapest—Arad—Maros-Illye—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner die von deren Hauptlinie Budapest—Arad—Temesvár—Vojtek—Báziás abzweigende und derzeit als Sackbahn endigende Linie Vojtek—Gattája—Móriczföld-Sosdia—Német-Bogsán unter einander verbindende „Marosthalbahn" sofort nach Erfliessung der Concessions-Urkunde in Angriff zu nehmen. Der Bau wird mit der Theilstrecke Versecz—Gattája—, eventuell Móriczföld-Sosdia—Lugos beginnen. Die projectirte Marosthalbahn durchschneidet die Comitate Temes, Krassó und Hunyad (Siebenbürgen) und berührt die reichen Productionsgebiete des Temeser Banates und des südwestlichen Siebenbürgen.

Localbahn Versecz-Kubin. (Eröffnung des Betriebes.) Der Bau der Localbahn Versecz-Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54, 75 und 85) ist bereits soweit vorgeschritten, dass die Eröffnung des Betriebes voraussichtlich im Laufe des Monates December stattfinden wird.

Schmalspurige Localbahn Budapest-Szent Lörincz. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde und Erhöhung des Actiencapitals.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 97 vom 15. August verlautbart den Wortlaut der über Antrag des kgl. ungar. Handelsministers zufolge Allerhöchster Entschliessung Seiner Majestät, ddo. Madonna di Campiglio, 11. Juli 1894, erflossenen Bewilligung, das ursprünglich mit 194.000 fl. bemessen gewesene Actiencapital der schmalspurigen Localbahn Budapest-Szent Lörincz um 30.000 fl., d. i. auf 224.000 fl. zu erhöhen, welche Summe zur Durchführung mehrerer im Sinne des den G.-A. XXXI ex 1880 ergänzenden G.-A. IV ex 1888 nachzutragender Investitionen zu verwenden ist (Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 2. August 1894, Z. 53.050/III).

Ausland.

Italien. (Linie Reggio Calabria—Battipaglia.) Am 6. Juni wurde die weitere Strecke Riccardi—Pizzo in der Länge von 33·2 km, enthaltend die Bahnhöfe Tropea, Parghello-Briatico, Monteleone-P. Santa Venere und Pizzo, dem Betriebe übergeben. Die Maximalsteigung beträgt 1·25 Percent, der Minimalradius 400 m. Die Linie enthält ferners zwei Tunnels von 731 und 947 m Länge, weiters einen Viaduct über die Felsschlucht von La Ruffa mit zwei Reihen Bögen, eine eiserne Brücke über die Felsschlucht von La Brace mit 50 m Spannung, einen Viaduct über die Lumiaschlucht, einen Viaduct über die Burmariaschlucht, desgleichen über die Schlucht La Grazia, über die S. Nicoló-Schlucht und schliesslich über die Spartimento-schlucht. Auch auf der Strecke Pizzo—Santa Eufemia sind die Bauarbeiten soweit gefördert, dass die Betriebseröffnung im Monate September bevorsteht. Ferner wurde die circa 70 km lange Strecke Pisciotta—Castrocucco—Praja Ajella der Linie Eboli—Reggio am 12. Juli technisch-polizeilich geprüft.

— (Linie Messina—Palti—Cerda.) Am 1. August wurde auch die 9 km lange Strecke Cefalù—Casalbuono mit letztgenanntem, für vollen Verkehr eingerichteten Bahnhof dem Betrieb übergeben.

— (Isernia—Campobasso.) Auch die Bauarbeiten der 18 km langen Strecke Vinciaturo (Bosco Redole)—Boiano sind derart gefördert worden, dass dieselbe mit den Stationen Quardiaregia, Campochiaro, S. Polo Matese und Boiano mit 1. August eröffnet werden konnte.

— (Linie Rom—Viterbo.) Bezüglich der am 30. April dem öffentlichen Verkehre übergebenen, 87·75 km langen Linie theilen wir noch folgendes mit: Bekanntlich zweigt die Linie vom Bahnhof Trastevere ab, läuft längs der Stadtmauer bis Porta Cavallegieri, durchsetzt den Janiculus mittelst Tunnels, woselbst sich der Bahnhof Rom S. Pietro befindet, durchläuft in geringer Windung das Höllenthal mit Tunnels und zwei Viaducten, und geht dann in gleichmässigem, langem Zuge über die Provinzialstrasse via Cassia zum Gelände von Bracciano; dann werden durch Viaducte das Doganella- und Boccalupothal übersetzt, der Oriolohügel mit Tunnel durchschnitten, in der Richtung auf Bassano di Sutri, das Gigante- und hinter Bassano das Mignonethal mit Viaducten überschritten und bei Capranica die Abzweigung nach Ronciglione erreicht. Von hier aus läuft die Bahn, nach Ueberschreitung des Cacchianothales mittelst Viaducts, durch die Gelände von Quercie d'Orlando, Barbarano und Vetralla über die kleineren Einschnitte von Fontanella, Mecaccio und Trocche, das Porcarecciothal, den Filante-Einschnitt bei S. Martino, und gelangt über die Thäler von Molinaccio, Buonrespiro und Elce zum Endpunkt Viterbo. — Wie ersichtlich, ist das von der Linie durchzogene Land sehr abwechselnd gestaltet, theilweise sogar recht zerklüftet, und der Bau derselben daher mit einigen Schwierigkeiten verbunden gewesen, weshalb die Anzahl der bedeutenderen Kunstbauten eine verhältnissmässig grosse ist. Von den sechs Tunnels ist der längste der unter dem Janiculus mit 1·21 km Länge, während die übrigen zwischen 158 und 454 m Länge wechseln; die 14 grösseren Viaducte haben insgesammt 79 Bogen zu je 10 bis 15 m Spannung. Die Maximalneigung beträgt 1·5 pCt. und der Minimalradius 300 m. Bei der 7·5 km langen, gleichzeitig eröffneten Zweiglinie ist dieselbe Krümmung, aber eine Maximalneigung von nur 0·28 pCt., und das Angelothal wird durch einen Viaduct von sieben Bogen in Mauerwerk mit 46 m grösster Höhe überschritten. Die Hauptlinie hat folgende Bahnhöfe: Rom S. Pietro, S. Onofrio, La Storta Tormello, Cesano, Anguillara, Crocicchie, Bracciano, Manciana, Oriolo, Bassano di Sutri, Capranica, Barbarano, Vetralla, S. Martino al Cimino und Viterbo Porta Romana; ferner hat die Abzweigung ab Capranica noch den Endbahnhof Ronciglione. Die Linie ist Secundärbahn des Mittelmeernetzes und gehört zur II. Betriebsdirection, Oberinspectorat Rom, bezüglich des Betriebes und Verkehres.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Linie Varese—Porto Ceresio.) Die Beschleunigung der Arbeiten, namentlich am Baue des Südbahnhofes zu Porto Ceresio, hat es ermöglicht, dass die technisch-polizeiliche Prüfung am 10. Juli und die Betriebseröffnung am 19. Juli bewirkt werden konnte. Die Linie ist 14·2 km lang, läuft geradeaus bis zur Olonabrücke, steigt dann bis zum Eingang des Indunotunnels, welcher den höchsten Punkt der Bahn bildet, und fällt dann stetig bis zum Ende. Die Maximalneigung beträgt 2 pCt., der Minimalradius, allerdings nur an einer Stelle bei Varese, 250 m. An grösseren Kunstbauten sind drei zu nennen, nämlich eine Unterführung behufs Kreuzung der Nordmailändischen Eisenbahn, ein Viaduct über den Olonafluss mit zehn Oeffnungen zu je 15 m und eine Ueberführung. Die Bahnhöfe heissen: Induno, Olona, Arcisate, Brenno, Bisuschio, Viggiù und Porto Ceresio, welch letzterer von seinem Gütermagazine aus zugleich zwei Anländen nebst Landungsbrücken auf dem Luganosee hat; von diesen dient die eine für Reisende, die andere für Güter. Die Linie wird als Secundärbahn der Mittelmeerbahn-Verwaltung betrieben, obwohl sie keinen Theil des von der Regierung zum Betriebe überwiesenen Netzes bildet. Sie liegt in der Provinz Como und untersteht bezüglich des Verkehres dem Oberinspectorat Mailand. Die Linie ist zum gemeinschaftlichen Adriatisch-Mittelländischen Verkehr zugelassen.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Linie Genua—Ovada-Asti.) Mit 17. Juni lief der vertragsgemässe Zeitpunkt für die Betriebseröffnung der Strecke Campoligure—Ovada, 14 km lang, ab. Die Arbeiten wurden aber in den einzelnen Losen derart gefördert, dass an Stelle der eben genannten Einzelstrecke zu der besagten Zeit die ganze Linie zur Uebergabe an den Betrieb gelangen konnte, somit um drei Jahre früher, als gesetzlich bestimmt war. Dieses günstige Ergebniss ist zumeist darauf zurückzuführen, dass die Verwaltung des Mittelmeernetzes, in Folge Anregung aus den Handelskreisen und in Hinblick auf die Wichtigkeit der Linie, einen kräftigen Druck auf die Arbeitsleistungen ausübte. Am 25. Mai bereits konnte die Belastungsprobe bei den Kunstbauten, zunächst des Loses Polcevera—Mele, beginnen und am 12. Juni auf den Losen Ovada—Campoligure—Mele stattfinden, am letzteren Tage wurde zugleich die gesammte technisch-polizeiliche Prüfung vorgenommen. Am 18. Juni fand dann die Betriebseröffnung statt, nachdem Tags zuvor die feierliche Einweihung durch einen Telegrammwechsel zwischen der Stadtvertretung von Genua und dem Minister Saracco eingeleitet worden war.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Personen- und Frachtenfahrten des Seedampfers „Medea D" zwischen Galatz—Batum unter facultativer Berührung von Rizéh: Fahrplan pro September bis Schiffahrtsschluss 1894.) Der Seedampfer „Medea D" fährt regelmässig (ohne Haftung) im Personen- und

Güterdienste zwischen Galatz—Batum nach folgendem Fahrplane: Die Abfahrt ab Galatz erfolgt am 10. September, 28. September, 16. October, 3. November, 21. November und 9. December; die Ankunft in Batum am 13. September, 1. October, 19. October, 6. November, 24. November und 12. December. — Die Abfahrt ab Batum erfolgt am 17. September, 5. October, 23. October, 10. November, 28. November und 16. December; die Ankunft in Galatz am 20. September, 8. October, 26. October, 13. November, 1. December und 19. December. Die Abfahrtstage werden (tempo permettendo) möglichst eingehalten, ohne dass diesfalls eine Haftung übernommen werden kann. — Die Passagier-Fahrpreise (exclusive der Verköstigung) betragen: Von Galatz nach Rizéh I. Platz 47 Frcs., II. Platz und Verdeck 26 Frcs.; von Galatz nach Batum I. Platz 47 Frcs., II. Platz und Verdeck 26 Frcs.; von Sulina nach Rizéh I. Platz 42 Frcs., II. Platz und Verdeck 23 Frcs.; von Sulina nach Batum I. Platz 42 Frcs., II. Platz und Verdeck 23 Frcs; von Rizéh nach Batum I. Platz 11 Frcs., II. Platz und Verdeck $5^1/_2$ Frcs.; von Rizéh nach Sulina I. Platz 42 Frcs., II. Platz und Verdeck 23 Frcs.; von Rizéh nach Galatz I. Platz 47 Frcs., II. Platz und Verdeck 26 Frcs. Von Batum nach Rizéh I. Platz 4 Rubel, II. Platz und Verdeck 2 Rubel; von Batum nach Sulina I. Platz 16 Rubel, II. Platz und Verdeck 9 Rubel; von Batum nach Galatz I. Platz 18 Rubel, II. Platz und Verdeck 10 Rubel. Jedes Fahrbillet gibt Anspruch auf 25 kg Freigepäck. An Gepäcksübergewicht ist per 100 kg zu zahlen: von Galatz nach Rizéh, von Galatz nach Batum, von Sulina nach Rizéh, von Sulina nach Batum, von Rizéh nach Sulina, von Rizéh nach Galatz 5 Frcs., von Rizéh nach Batum $1^1/_2$ Frcs., von Batum nach Rizéh $^1/_2$ Rubel, von Batum nach Sulina, von Batum nach Galatz 2 Rubel. — Restauration an Bord. — Die gesellschaftliche Vertretung ist in Batum Capitän C. Stechina, in Rizéh Achmet Agazadé Osman Nuri Effendi, in Sulina W. Arghiropulo.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 Tonnen Gehalt ist am 3. August mit 16 Passagieren und 801 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 185 Colli Zucker, 13 Colli Wein, 44 Colli Esswaaren, 23 Colli Steinwaaren, 9 Colli Holzwaaren, 34 Stück Raaen, 50 Stück Latten, 3100 Stück Bretter, 6453 Stück Staffeln; nach Samarang 50 Colli Erdwachs; nach Bagdad 9 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Bassorah 56 Colli Papier, 7 Colli Manufacturwaaren; nach Bushire 7 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 400 Colli Zucker, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Aden 10 Colli Holzwaaren, 7 Colli Porzellan, 4 Colli Glasperlen, 36 Colli Garne, 5 Colli Spielkarten, 69 Colli Mehl, 35 Colli Zündhölzchen; nach Massaua 45 Colli Zucker, 6 Colli Spiritus; nach Zanzibar 60 Colli Mehl, 16 Colli Perlen; nach Mombassa 25 Colli Mehl, 10 Colli Perlen; nach Bombay 968 Colli Papier, 74 Colli Glaswaaren, 28 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Schuhwaaren, 4 Colli Spiritus, 173 Colli Manufacturwaaren, 110 Colli Metallwaaren, 19 Colli Knöpfe, 17 Colli Spielwaaren, 169 Colli Baumwollwaaren, 31 Colli Lampen, 15 Colli Holzwaaren, 25 Colli Spielkarten, 16 Colli Garne, 390 Colli Farben, 58 Colli Glasperlen; nach Kurrachee 10 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Garne, 11 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 20 Colli Papier, 4 Colli Mützen, 3 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Mangalore 5 Colli Manufacturwaaren; nach Calicut 13 Colli Esswaaren; nach Colombo 3 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 3 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Garne; nach Melbourne 40 Colli chemische Producte; nach Madras 9 Colli Garne, 75 Colli Glasperlen, 10 Colli Quecksilber; nach Calcutta 25 Colli Papier, 27 Colli Perlen, 536 Colli Manufacturwaaren, 34 Colli Knöpfe, 4 Colli Lampen, 453 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Holzwaaren, 1 Collo Mützen, 17 Colli Garne, 16 Colli Metallwaaren, 6 Colli Kurzwaaren; nach Penang 15 Colli Papier, 28 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Garne; nach Singapore 89 Colli Papier, 51 Colli Garne, 5 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Spielkarten, 83 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Mützen; nach Soerabaya 25 Colli Papier, 20 Colli Perlen, 3 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Garne; nach Samarang 50 Colli Erdwachs, 1 Collo Manufacturwaaren, 10 Colli Holzwaaren; nach Batavia 32 Colli Papier; nach Cheribon 10 Colli Erdwachs; nach Hongkong 6 Colli Manufacturwaaren; nach Manila 36 Colli Papier, 29 Colli Garne. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 841.390 fl. ö. W.

— (Abfahrt des Dampfers „Orion" nach Brasilien.) Dampfer „Orion" von 1763 Tonnen Gehalt ist am 5. August mit 3 Passagieren und 163 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Brasilien abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 83 Colli Papier; nach Bahia 1000 Colli Mehl; nach Victoria 50 Colli Bier, 45 Colli Gummi arabicum; nach Rio di Janeiro 85 Colli Gummi arabicum, 50 Colli Alkohol, 78 Colli Möbel, 202 Colli Gemüse, 50 Colli Pfeffer, 4 Colli Manufacturwaaren, 43 Colli Papier, 100 Colli Wein; nach Santos 50 Colli Alkohol, 25 Colli Möbel. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 37.364 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 27. August herausgegebene CVI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 641: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 21. August 1894, Z. 15.563, betreffend die Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus seuchenfreien Gegenden Croatiens und Slavoniens, sowie die Ausschiffung dieser Thiere in den hiezu bestimmten Stationen von Triest und Pola.

Nr. 642: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 21. August 1894, Z. 20.604, betreffend das Einfuhrverbot gegen die Klauenviehprovenienzen aus dem übrigens seuchenfreien Bezirke Bregenz, sowie aus Imst, Landeck und Feldkirch nach Salzburg.

Nr. 643: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 19. August 1894, Z. 20.644, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von lebenden Klauenthieren aus Croatien-Slavonien nach und durch Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 30. August herausgegebene CVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 644: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 16. August 1894, Z. 91.036, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr lebender Klauenthiere nach und durch Bosnien und die Herzegowina aus den ganzen croatisch-slavonischen Comitatsbereichen Požega und Virovitica, bezw. aus den ungarischen Comitaten Baranya und Somogy.

Nr. 645: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 25. August 1894, Z. 15.946/IV, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Wiederkäuer und Schweine aus den politischen Bezirken Benkovac, Knin und Sinj in Dalmatien in das Küstenland.

Nr. 646: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 25. August 1894, Z. 14.992, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach Schlesien.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen an Stelle des zum Ministerialrathe im k. k. Ministerium des Innern ernannten bisherigen landesfürstlichen Commissärs bei der Buschtěhrader Eisenbahn, Josef Stummer, den Statthaltereirath in Prag, Alois Hofmann, und an Stelle des bisherigen landesfürstlichen Commissärs bei der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Statthaltereirath Alois Hofmann, den bei der k. k. Statthalterei in Prag in Verwendung stehenden Bezirkshauptmann Johann Filip mit den Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei den genannten Bahngesellschaften betraut.

Ferner hat der Handelsminister im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern an Stelle des in den Ruhestand getretenen bisherigen landesfürstlichen Commissärs bei der Welser Localbahn-Gesellschaft, k. k. Bezirkshauptmannes Alexander Fischer, den derzeitigen Bezirkshauptmann in Wels, Carl Binder, zum landesfürstlichen Commissär bei der genannten Bahngesellschaft ernannt. Endlich hat der Handelsminister im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Statthalterei-Secretär in Linz, Gottfried Berger, zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der Kremsthalbahn-Gesellschaft und bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft ernannt.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 3. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — HANNOVER, Herschelstrasse 18. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung

BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.

Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Frachtberechnung für unverpacktes Wildpret.

Mit Wirksamkeit vom 1. October 1894 ist in dem vom 1. September 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von todtem Wild zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn etc. einerseits und Paris andererseits auf Seite 4, sowie in dem vom 1. October 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern, Eiweiss (Albumin), Eigelb (Eidotter) und todtem Wild zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linie) einerseits und Paris andererseits auf Seite 8 für unverpacktes Wildpret als Frachtgut in Einzelsendungen das der Frachtberechnung auf den französischen Strecken zu Grunde zu legende Gewicht von 5000 auf **4000 kg** herabzusetzen.

Wien, am 29. August 1894. [664]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Anhang zu Heft I des Tarifes.

Mit 1. October 1894 tritt zu Heft I des Tarifes sammt Antheilstabelle für den oben genannten Personenverkehr vom 1. Jänner 1894 ein Anhang in Wirksamkeit.

Derselbe enthält einen Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Piräus (Athen) und Smyrna einerseits und Belgrad, Budapest, Sofia und Wien andererseits.

Exemplare dieses Anhanges können bei der gefertigten Direction käuflich bezogen werden.

Wien, am 28. August 1894. [665]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Anrechnung von Zuschlagsfristen.

Das kgl. ungar. Handelsministerium hat mit Erlass, Z. 28.812/III, vom 14. Mai 1894 die Anrechnung von Zuschlagsfristen zu den reglementarischen, bezw. tarifmässigen Lieferfristen, und zwar von 6 Stunden bei Eilgut und 12 Stunden bei Frachtgut, mit Giltigkeit vom 15. Juni 1894 für den Transitverkehr von den Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen aut die der Linien Südbahn-Gesellschaft in folgenden Anschlussstationen bewilligt:

1. für Budapest-Kelenföld,
2. „ Szekes-Fehérvár,
3. „ Szombathely,
4. „ Zákány.

Diese Zuschlagsfristen haben nur im Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischen Verkehr Giltigkeit.

Wien, im August 1894. [666]

Localbahn Deutsch-Brod—Humpoletz.

(Im Betriebe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.)

Eröffnung des Betriebes.

Am 2. September 1894 wird die Localbahn Deutsch-Brod — Humpoletz dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar mit nachfolgenden Stationen, bezw. Haltestellen:

Bad-Peterkau: Haltestelle für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.

Linden: Haltestelle für Personen und Gepäck und beschränkten Wagenladungs-Frachtgutverkehr.

Heraletz-Pollerskirchen: Station für den Gesammtverkehr.

Humpoletz: Station für den Gesammtverkehr.

In Deusch-Brod steht diese Localbahn im directen Schienenanschlusse mit der Oesterr. Nordwestbahn.

Für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern sind die Gebührentarife der Localbahn Deutch-Brod — Humpoletz massgebend.

Die Verkehrszeiten der Personenzüge sind aus den affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, im August 1894. [667]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Deutsch-Brod—Humpoletz.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II a, vom 15. August 1891. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. September ab gelangt der Nachtrag VI zu Theil II a des Deutsch-Französischen Gütertarifes über Elsass-Lothringen zur Einführung. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Station Röslau, sowie geänderte Bestimmungen für die Frachtberechnung ab Batilly bei Instradirung über Novéant und das Verzeichniss der hiebei in Betracht kommenden französischen Stationen. Exemplare des Nachtrages werden durch das Materialdepot der General-Direction an Interessenten kostenlos verabfolgt.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II b, vom 1. September 1889. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 gelangt der Nachtrag XI zu Theil II b des Deutsch-Französichen Gütertarifes über Elsass-Lothringen zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzung der im Nachtrag IX enthaltenen Neuauflage des Kilometerzeigers, sowie Ergänzung des Nachtrages X.

Bayerisch-Württembergischer Personen- und Gepäcksverkehr; Tarif vom 1. Februar 1891. (Einführung eines neuen Gepäcksfrachtsatzes.) Mit Giltigkeit vom 1. September kommt von Kaufbeuren nach Stuttgart über Buchloe—Memmingen—Neuulm der Gepäcksfrachtsatz von 0·76 Mk. für 10 kg zur Einführung.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Einführung von neuen Ausnahme-Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 4 für Stammholz.) Mit Wirksamkeit vom 1. September 1894 treten die folgenden neuen Ausnahme-Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 für Stammholz in Kraft:

Von und nach	Triefenried Frachtsätze für 100 kg in Mark
Lugau	1·25
Oelsnitz i. Erzgebirge	1·25
Zwickau i. Sachsen	1·15

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1509	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Viehsalz	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen rücksichtlich sämmtlicher Linien, welche im Localtarif, Theil II (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) in den Abschnitten A, B, C und D des Heftes 1 und im Abschnitte A des Heftes 2 enthalten sind		Frachtgutmässige Beförderung bei: a) Einzelnsendungen; b) Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen; c) Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen. Einhaltung der für Güter der Classe II, A und des Specialtarifes 3 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen, mit Ausnahme der Bestimmung über die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte rücksichtlich des Specialtarifes 3. Die Frachtzahlung hat für das Effectivgewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif		Die für Dungsalz bestehenden normalen Frachtsätze, und zwar: ad a) Frachtsätze der Classe II; ad b) Frachtsätze der Classe A; ad c) Frachtsätze des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege		Durch diese Publication wird die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. December 1893, Nr. 148, sub 2997, publicirte Begünstigung gleichzeitig aufgehoben
1510	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Garne zum Verweben, d. s. einfache (eindrähtige) Garne aller Art, roh, gebleicht oder gefärbt	Heilendorf	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 195*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfge. pro 100 kg
						10000 kg				184*)				
					Schönpriesen-Umschlag	5000 kg				190*)				
						10000 kg				179*)				
					Dresden-Elbkai	5000 kg				249				
						10000 kg				231				
1511	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Korksteine der Classe B	Wien Oe.N.W.B. transit	Raspenau-Liebwerda	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	130 kr.	105·9 kr.	24·1 kr.	Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht separat zur Einhebung. Die Sendungen müssen von Mödling proveniren

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1512	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Bruck a. L. St.E.G. (Localbahn)	Wien St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	20·8	14·3	6·5	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe; vorzulegen längstens bis Ende März 1895, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Gleichzeitig treten die in den Verordnungs-Blättern Nr. 142 vom 14. December 1893, sub Post 2415, und Nr. 23 vom 27. Februar 1894, sub Post 494, enthaltenen Publicationen ausser Kraft
					Simmering St.E.G.				19·6	14·3	5·3			
					Schwechat-Kledering				17·6	14·3	3·3			
				Götzendorf (St.E.G.)	Wien St.E.G.				12·0	9·1	2·9			
				Trautmannsdorf					16·4	9·9	6·5			
				Wilfleinsdorf					18·8	12·3	6·5			
				Rohrau					20·8	19·1	1·7			

Die nebigen Frachtsätze haben auch auf solche Getreidesendungen rücksichtlich der St.E.G.-Strecke von den genannten Stationen bis Wien (St.E.G.) Giltigkeit, welche a) zum Localtarife bis Wien (St.E.G.) abgefertigt und von da nach der Südbahn oder den westlichen k. k. Staatsbahnen weitergesendet werden, und b) mit directe nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1513	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Cichorienwurzel	Lissa (Oe.N.W.B.)	Velim (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	19·5 kr.		Im Kartirungswege		
1514	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Sudoměřic (k.k.St.B.)	Pardubic (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 63, b) 58·8		Im Kartirungswege		
				Wotic-Beztahov						a) 57, b) 52·8				
				Wotic						a) 57, b) 52·8				
				Bistric						a) 55, b) 50·8				
				Beneschau						a) 55, b) 50·8				
				Čerčan-Pičely						a) 53, b) 48·8				
				Mnichovic-Stranechic						a) 50, b) 45·8				
				Mnichovic-Stranechic	Kolin (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					a) 36·8, b) 34·3				
1515	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Obst, frisches, Obstconserven und Wein in Flaschen, als Frachtgut	Bozen-Gries	Granica transit	Gilt nur für eine Wagenladung bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für diesen Wagen und einen Frachtbrief; Sendung muss für die internationale Obst-Ausstellung in St. Petersburg bestimmt und von dem Verbande landwirthschaftlicher Bezirksgenossenschaften in Deutsch-Südtirol in Bozen an das Bureau der internationalen Obst-Ausstellung in St. Petersburg aufgegeben sein	Bis Ende September 1894	Tarif Theil II — Heft 1 für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner n. St. 1892	213·3 kr.	110·0 kr.	103·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage des Duplicat-Frachtbriefes binnen längstens zwei Monaten nach Ablauf der Begünstigungsdauer	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1516	**Südbahn-Gesellschaft**		Papier der Posit. P—1 des Tarif-Theiles I	Kahnsdorf	Triest S.B. und Fiume	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	297	210	87	Im Kartirungswege		
									Heller bezw. incl. ungar. Steuer					
1517	**Südbahn-Gesellschaft**		Kainit der Position D—15 des Tarif-Theiles I	Budapest (S.B.) transit	Görz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht pro verwendeten Wagen. Sendungen müssen von Kalusz proveniren und an die k. k. Ackerban-Gesellschaft in Görz adressirt sein. Das Abladen derselben hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	166	130	36	Im Kartirungswege		
					Monfalcone				162	126	36			
					Rubbia-Savogna				164	128	36			
					Sagrado				164	128	36			
									Heller incl. ungar. Steuer					
1518	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Malz	In der im Verordnungs-Blatte Nr. 35 ex 1894, sub Pos. 696, für nebenstehende Transporte enthaltenen Verlautbarung ist in der 5. Zeile der 7. senkrechten Rubrik nach dem Worte Achse noch folgendes einzutragen: „Beziehungsweise Industrie- oder Strassenbahngeleise".										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Nr. 100. Wien, 4. September 1894. VII. Jahrgang.

Zahl, Art, Grösse und Geschwindigkeit der modernen Seeschiffe.

Ueber Zahl, Art und Grösse der Seeschiffe mögen nachstehende, dem Register von 1892/1893 des Bureau „Veritas“ entnommenen Angaben in tabellarischer Uebersicht dienen:

Länder	Zahl der Dampfer über 100 Netto-Reg.-T.	Totaler Tonnengehalt	Durchschnittlicher Tonnengehalt	Zahl der Segler über 50 Netto-Reg.-T.	Totaler Tonnengehalt	Durchschnittlicher Tonnengehalt
England	5.588	5,606.232	1.003	9.506	3,602.546	379
Deutschland	765	773.521	1.011	1.444	676.492	468
Frankreich	482	477.489	991	1.524	268.554	176
Amerika	421	427.806	1.016	3.428	1,466.963	428
Spanien	355	286.933	808	1.085	184.484	170
Norwegen	478	241.619	505	3.357	1,390.690	414
Italien	213	200.449	941	1.943	560.159	288
Niederlande	196	202.406	1.033	672	173.145	258
Russland	322	145.597	452	2.166	461.201	213
Schweden	397	141.740	357	1.359	318.718	235
Dänemark	217	113.711	524	864	156.585	181
Oesterreich	116	106.561	919	269	101.415	377
Griechenland	101	78.194	774	1.317	280.144	213
Japan	143	76.860	537	100	26.505	265
Brasilien	180	77.286	429	276	60.793	220
Belgien	61	77.627	1.273	10	1.879	188
Portugal	40	36.629	916	208	45.587	219
Türkei	53	32.902	621	611	113.973	187
China	37	32.134	868	3	1.005	335
Chile	34	26.243	742	145	75.570	521
Argentinien	53	15.485	292	113	31.480	279
	10.252	9,177.424	895	30.400	9,997.888	329
Andere kleinere Staaten	110	49.239	448	311	95.861	308
Dampfschiffe unter 100 Netto-Reg.-T.	1.971	116.225	59	. . . .	. . . .	. . . .
Segelschiffe unter 50 Netto-Reg.-T.	. . . .	. . . .	. . . .	447	16.484	37
Im Ganzen	12.333	9,342.288	758	31.158	10,110.233	325

Das Register von 1882/1883 wies 7301 Dampfschiffe mit zusammen 8,404.932 Tonnen und 48.487 Segelschiffe mit zusammen 13,739.970 Tonnen auf. Es hat also die Zahl der Dampfer wieder erheblich zugenommen, die der Segler in ähnlichem Masse abgenommen, während die Tonnenzahl sich nicht in gleichem Verhältnisse geändert hat. Es sind nämlich vorzugsweise viel kleinere Dampfer und grosse Segler neu gebaut worden, dagegen namentlich kleinere Segler eingegangen. Indem aber durch die rascheren Reisen der Dampfer eine Anzahl ihrer Tonnen etwa die

dreifache Bedeutung einer gleichen Anzahl von Segelschiffstonnen hat, so ist die Leistungsfähigkeit der gesammten jetzigen Flotte eine wesentlich höhere, als aus der einfachen Vermehrung der Tonnenzahl sich ergibt.

Wichtiger als die Vermehrung der Zahl und des Tonnengehaltes ist aber die Vergrösserung der Schiffsgefässe und die Erhöhung der Dampfergeschwindigkeit; beides drückt sich in der Erbauung der sogenannten Schnelldampfer aus. Durch den Wettbewerb der grossen Gesellschaften für Personenbeförderung, namentlich über den Atlantischen Ocean, sind die Anforderungen und Leistungen hinsichtlich der Schnelligkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit in den letzten 10 Jahren ungemein gestiegen. Indem nun schon eine mässige Steigerung der Schiffsgeschwindigkeit eine sehr bedeutende Vergrösserung der Maschinen und namentlich der Kohlenräume bedingt, so wird hiedurch ebenso wie durch die erhöhte Anforderung an Bequemlichkeit aller Art das Raumbedürfniss der Personendampfer wachsen. Es sind deshalb die denselben Zwecken dienenden Dampfer in der letzteren Zeit in ihren äusseren Abmessungen, und zwar insbesonders in der Länge, viel grösser geworden. Die Breite und die Tiefe sind mit Rücksicht auf das Passiren von Schleusen, Dock-Eingängen, bezw. auf die Fahrwasserbedürfnisse, weniger gewachsen. Aber trotzdem macht sich für solche Häfen, welche für Personendampfer ersten Ranges zugänglich sein sollen, nach allen Richtungen die Erhöhung der Ansprüche geltend. Dieselbe erstreckt sich bis auf den Betrieb der anschliessenden Bahnen, Post- und Zollverwaltungen.

Die Steigerung der Geschwindigkeit der transatlantischen Postdampfer, z. B. für die Reise von Liverpool bis New-York, ergibt sich aus folgenden Zahlen:

Jahr	Zahl der Knoten	Fahrtdauer Tage
1840	8·25— 8·5	15
1850	9·5	13
1860	11·0 —11·5	11
1870	14·0	9
1880	15·5	8
1890	18·0 —19·0	6

Dabei waren gegen das Jahr 1880, abgesehen von dem bekannten Schiffe „Great Eastern", die grössten Fahrzeuge etwa 130 m lang mit 5—6000 Gewichtstonnen Deplacement und etwa 3—4000 Pferdekräften.

Aus der nachstehenden Tabelle ergeben sich dagegen die wesentlichsten Verhältnisse einiger in letzter Zeit gebauten Schnelldampfer verschiedener Länder.

Land	Name des Schiffes	Jahr der Vollendung	Ort der Werft	Abmessungen Länge	Breite	Tiefgang	Deplacement	Leistung in ind. Pferdekräften	Täglicher Kohlenverbrauch
				Meter			t		t
Deutschland	„Lahn"	1887	Glasgow	136·55	14·88	6·70	7.700	9.500	175
	„Havel"	1890	Stettin	141·12	15·80	6·78	8·900	12.770	246
	„Spree"	1890	dto.	141·12	15·80	6·75	8·900	12.770	243
	„Augusta Victoria"	1889	dto.	140·21	17·07	6·95	9·500	12.280	247
	„Columbia"	1889	Liverpool	141·10	17·07	6·70	9.500	13.680	288
	„Normannia"	1890	Glasgow	152·00	17·50	6·76	10.500	16.250	305
	„Fürst Bismarck"	1891	Stettin	153·10	17·54	7·01	10.500	16.400	287
England	„Majestic"	1890	Belfast	172·21	17·68	7·30	12.000	17.000	316
	„Teutonic"	1889	dto.	172·21	17·68	7·30	12.000	17.000	316
	„City of New-York"	1888	Clydebank	160·72	19·26	7·47	13,000	18·100	382
	„City of Paris"	1889	dto.	160·72	19·26	7·47	13.000	18.350	382
Frankreich	„La Touraine"	1891	St. Nazaire	157·45	17·05	7·20	11.675	11,500	—

Aus den für diese einzelnen Schiffe angegebenen maschinellen Einzelheiten sei noch angeführt, dass der kleinste dieser Dampfer, die „Lahn", 2361·1 m² Heizfläche und 81·2 m² Rostfläche, dagegen die „Touraine" 4669·6 und 120·1 m² Heiz- und Rostfläche besitzt.

Alle diese Dampfer durchlaufen den Ocean mit einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 18 bis 19 Knoten oder 33 bis 35 km in der Stunde, also abgesehen von den stets etwas höheren Geschwindigkeiten der Probefahrt. Voraussichtlich werden sie demnächst von den zwei noch im Baue befindlichen Dampfern der Cunard-Linie um 1 bis 2 Knoten übertroffen werden. Ein in Schichau bei Elbing im Jahre 1890 gebautes Zweischrauben-Torpedoboot erreichte sogar die Geschwindigkeit von 26·55 Knoten. Die grosse Steigerung der Geschwindigkeit, ohne entsprechenden Mehrverbrauch an Kohlen, verdanken alle diese Schnelldampfer im Wesentlichen dem dreifachen Verbund- oder Expansionssystem und durch dieses der grösstmöglichen Ausnützung der Dampfspannung. Der Dampf tritt nämlich mit der hohen Spannung von 10 bis 12·6 Atmosphären in den ersten oder Hochdruckcylinder und wird mit Hilfe der Expansion und schliesslichen Condensation mit nur sehr geringem Verluste ausgenützt. Ein wesentliches Mittel zur Erhöhung der Leistung der Schiffskessel ist ferner die Verstärkung des Schornsteinzuges durch Zuführung von Pressluft unter die Roste, den sogenannten Unterwind. Durch diese Verbesserungen ist der bei guten zweifachen Expansionsmaschinen erzielte Kohlenverbrauch von 1 kg pro Stunde und indicirte Pferdekraft jetzt auf 0·75 kg heruntergebracht.

Die Schiffsschrauben haben hinsichtlich ihrer Haltbarkeit und Leichtigkeit namentlich durch die Verbindung eines Stahlkernes mit einem Ueberzuge von Delta-Metall gewonnen, wobei die Vortheile der bisherigen Stahlgussflügel und Manganbronzeflügel vereinigt sind. In ihrer Anordnung ist namentlich das Zweischraubensystem von Bedeutung geworden, welches in Verbindung mit einer getheilten Maschine den grossen Schiffen eine erhöhte Manövrirfähigkeit und Sicherheit im Falle von Beschädigungen ertheilt. Die Anwendung von drei Schrauben, welche für kleine Dampfer bereits im Jahre 1882 stattfand, ist neuerdings auch für grössere Dampfer eingeführt und verspricht gute Erfolge.

Schliesslich sei erwähnt, dass die Kosten eines

grösseren Handels-Schnelldampfers jetzt etwa 6 Millionen Mark betragen, dass aber die eines fertig armirten und ausgerüsteten Kriegskreuzers über 8 Millionen steigen. Die grösste Zahl der Schnelldampfer, sowie überhaupt der Seedampfer besitzt der Norddeutsche Lloyd in Bremen. Derselbe arbeitet zur Zeit mit einem Capital von 83 Millionen Mark und einem Personale von 8000 Mann. Er besitzt 47 transatlantische Dampfer mit einem Raumgehalt von 174.850 Registertonnen und einer Maschinenstärke von 183.832 Pferdekräften. Ausserdem hat er 28 kleinere, für die Fahrt nach England, für die Unterweser u. s. f. dienende Dampfer mit 15.506 Registertonnen Raum und 12.432 Pferdekräften Maschinenstärke, sowie 77 Schleppkähne mit 15.756 Registertonnen Raum. Der Norddeutsche Lloyd allein befördert ebensoviel Postsachen, als sämmtliche englische Dampferlinien zusammen, und steht ebenso in der Beförderung von Personen allen anderen Gesellschaften voran. Mit der Hamburgisch-Amerikanischen Gesellschaft zusammen hat er etwa ebensoviel, nämlich rund 183.000 Personen in einem Jahre nach Amerika befördert, wie die sämmtlichen englischen Linien einerseits und die Linien aller anderen Staaten andererseits. Seine transatlantischen Dampfer haben im Jahre 1891 zusammen einen Weg von 2,726.790 Seemeilen gemacht, welche Länge rund dem 126fachen Erdumfange gleichkommt.

[„Fortschritte der Ingenieurwissenschaften."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Schweissing-Tschernoschin—Haid. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission über das von der Stadtgemeinde Haid vorgelegte Project für eine normalspurige Localbahn von der Station Schweissing-Tschernoschin der Linie Wien—Eger der Oesterr. Staatsbahnen nach Haid, welche unter der Leitung des k. k. Statthaltereirathes Alois Hofmann durchgeführt wird, auf den 11. September anberaumt. [27. August, H.-M.-Z. 46.402.]

Projectirte Localbahn von St. Lorenz über Zell a/M. nach Steindorf. (Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die in Verbindung mit Verhandlungen über die Interessentenbeiträge durchzuführende Trassenrevision hinsichtlich des Projectes einer schmalspurigen Localbahn von der Station St. Lorenz der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft über Zell a/M. nach der Station Steindorf der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg auf den 7. September anberaumt. [27. August, G.-I.-Z. 15.792.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stryj—Beskid: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung eines Industriegeleises zu dem bei km 35 der Linie Stryj—Beskid, nächst Skoll, bestehenden, der Firma Gebrüder Grödel in Denenia Nyzna gehörigen Steinbruch für den 4. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Marcel Ritter von Monasterski betraut. [G.-I.-Z. 15.914.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Linie Troppau—Ratibor: Theilstrecke Troppau—Reichsgrenze: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Mährisch-schlesischen Centralbahn für die auf österr. Gebiete gelegene Theilstrecke Troppau—Reichsgrenze, bei km 115, für den 5. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 14.465.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kolin hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Domäne Kolin für eine schmalspurige, von der Schleppbahn Kolin—Franzenhof abzweigende, nach Bychov zum Eleonorenhof führende Schleppbahn für den 4. September anberaumt. [G.-I.-Z. 16.089.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Schleppbahnanlage in Wartberg-Mürzthal: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 17. Juli durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project einer von der Südbahnstation Wartberg-Mürzthal abzweigenden und zu dem daselbst gelegenen Stahlwerke der Firma Vogel & Noot führenden Schleppbahnanlage der Bauconsens ertheilt. [10. August, Z. 41.462.]

— (Linie Kufstein—Ala: Schreibzimmer in Innsbruck.) Für Zwecke des Kohlenhändlers Josef Zimmermann wurde am Bahnhofe in Innsbruck ein provisorisches Schreibzimmer hergestellt. [14. August, Z. 44.132.]

— (Linie Villach—Franzensfeste: Herstellung eines Bahndurchlasses.) In km 310·490 wird ein neuer offener Bahndurchlass mit einer senkrechten Lichtweite von 1·2 m (1·7 m schief) hergestellt. [12. August, Z. 43.859.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Kohlenausgleichbühne in Köflach.) In der Station Köflach wurde nächst der Brückenwaage eine Kohlenausgleichbühne hergestellt. [28. Juli, Z. 40.797.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Richtige Schreibweise der Station Neusattl.) Das Handelsministerium hat nach Anhörung der Statthalterei in Prag angeordnet, dass der Name der Station Neusattl der Buschtěhrader Eisenbahn, welcher bisher „Neusattel" geschrieben wurde (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33), in „Neusattl", als der amtlich richtigen Schreibweise, umgeändert werde. [Z. 44.504.]

Ausland.

Italien. (Einnahmen der Secundärbahnen im Betriebsjahre 1893/94.) Die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen betrugen im Betriebsjahre 1893/94 im Entgegenhalte zum Betriebsjahre 1892/93, wie folgt:

Eisenbahn	Betriebsjahr 1893/94	Betriebsjahr 1892/93	Differenz
Turin-Rivoli	147.833	145.344	+ 2.489
Turin-Ciriè-Lanzo	527.861	532.639	— 4.778
Sicula-Occidentale	1,602.947	1,646.289	— 43.336
Ferrovie economiche di Biella	187.541	128.848	+ 58.693
Poggibonsi-Colle	52.895	58.591	— 5.696
Sassuolo - Modena - Mirandola-Finale	306.869	317.398	— 10.529
Settino-Rivarolo-Castellamonte	372.646	372.070	+ 576
Menaggio - Porlezza - Luino-Ponte Tresa	71.903	69.218	+ 2.685
Neapel-Nola-Bajano	370.512	381.565	— 11.053
Bologna-Portomaggiore	269.500	271.328	— 1.828
Parma-Suzzara	133.600	137.888	— 4.288
Torre-Arsiero	144.800	149.338	— 4.538
Conegliano-Vittorio	80.000	78.664	+ 1.336
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	688.000	620.888	+ 67.112
Vicenza-Schio	340.000	312.672	+ 27.328
Padua-Montebelluna	132.300	136.330	— 4.030
Cividale-Portogruaro	243.500	228.360	+ 15.140
Ferrovie Secondarie Sarde	739.969	616.821	+123.148
Ferrovie di Reggio Emilia	219.125	200.687	+ 18.438
Bergamo-Ponte della Selva	269.400	263.899	+ 5.501
Sànthià-Biella	673.520	646.683	+ 26.837
Ferrovie Nord-Milano	2,341.997	2,299.235	+ 42.762
Novara-Seregno	446.250	402.967	+ 43.283
Suzzara-Ferrara	266.302	217.464	+ 58.838
Ferrovie Sarde Compagnia Reale	1,633.483	1,719.609	— 86.126

— (Linie Parma—Spezia.) Die Reststrecke Borgotaro—Pontremoli, in welcher sich der grosse, fast 8 km lange Borgalotunnel befindet, mit deren Eröffnung die ganze für Ober- und Mittelitalien so wichtige Querverbindungslinie Parma—Spezia vollendet wird, hat, nachdem schon mehrmals der Eröffnungstag festgesetzt worden war, nunmehr am 1. August in ihrer ganzen Ausdehnung von 120 km befahren werden können. Mit der Eröffnung geht die Betriebsführung der ganzen Linie auf die Verwaltung des Mittelmeernetzes über, und wird das Stückchen der Linie Parma—Piacenza von Parma bis zur Einmündung der neuen Linie gemeinschaftlich für das Mittelmeer- und Adrianetz betrieben.

— (Eisenbahnen in Sicilien.) Wie wir dem „Monitore delle Strade Ferrate“ entnehmen, hat die Handelskammer in Palermo behufs Hebung der finanziellen Verhältnisse in Sicilien bei der Regierung folgende Anträge gestellt:

1. Reorganisirung des Cumulativdienstes zwischen Sicilien und dem Continent, bei Einführung der möglichst niedrigen Tarife.

2. Beschleunigung des Ausbaues der Linie Palermo—Messina.

3. Reducirung der Tarife auf den sicilianischen Eisenbahnen und Einführung der Differenzialtarife für längere Strecken, damit die Producte möglichst billig circuliren können.

— (Elektrische Tramway Benevento—Candinathal.) Um die Linie Benevento—Neapel um 37 km abzukürzen, haben die Ingenieure Niseo, Civita und Caneva ein Project für eine normalspurige elektrische Tramway von Benevento und Cancello nach dem Candinathal aufgestellt. Dieses Project ist im Principe schon vom Oberen Rathe für öffentliche Arbeiten genehmigt worden. Die Linie hat eine Länge von 38·470 km und berührt die Orte San Felice a Cancello, Arienzo, Arpaia, Airala, Montesarchio, Arpaise und Apollosa. Die Kosten werden auf 2,401,647 Lire veranschlagt.

— (Eisenbahn Isernia-Campobasso.) Die am 1. August eröffnete, 11·756 km lange Strecke Bosco Redole—Boiano der Linie Isernia—Campobasso zählt drei Stationen, und zwar Quardiaregia, S. Polo Matese und Boiano und die Haltestellen Bosco Redole und Camposchiaro. Die neue Linie zweigt von der Linie Benevento-Campobasso in km 66·129, zwischen den Stationen S. Giuliano del Sannio und Vinschiaturo, ab, hat eine Maximalneigung von 20·50 Promille zwischen San Polo Matese und Boiano und von 20 Promille zwischen Bosco Redole und Quardiaregia. Der Minimal-Curvenradius beträgt 300 m.

— (Vergnügungszug nach Wien und Budapest.) Die „Strade Ferrate Meridionali“ haben einen Vergnügungszug von allen Hauptstationen des Netzes nach Wien und Budapest angekündigt. Von Rom Termini via Chiusi—Arezzo—Florenz beträgt der Preis für die Fahrkarten für die I. Classe 132·70 Lire, für die II. Classe 108·70 Lire. Die Giltigkeit ist auf 30 Tage festgesetzt.

— (Linie Lecco—Colico.) Ueber die von der Gemeindeverwaltung Sondrio wiederholt beim Minister für öffentliche Arbeiten unternommenen Schritte hat die so lange gewünschte Eröffnung der Strecke Bellauo—Colico, dieser wichtigen Verbindung mit Mailand, am 1. August stattgefunden. Diese Strecke wird zunächst bis Ende 1895 auf eigene Rechnung der Südbahn-Gesellschaft betrieben.

— (Eisenbahn Ceva-Ormea.) Am 6. August wurde nach abgelaufenem ersten Betriebsjahr die Strecke Trappa—Ormea der Linie Ceva—Ormea officiell von der Regierung der Mittelmeerbahn zum Betriebe übergeben. Es intervenirten dabei die Vertreter der Betriebs-Direction Turin, der staatstechnischen Direction, der Mittelmeerbahn und der Unternehmung.

— (Eisenbahn Battipaglia-Reggio.) Am 30. Juli hat die Eröffnung der Strecke Pisciotta—Praja Ajeta der Linie Battipaglia—Reggio, 62.725·94 m lang, stattgefunden. Nach der Station Pisciotta läuft die Linie längs des Meeres und durchschneidet die Thäler Angiemo und Santa Caterina, zieht sich dann links bis zum Lambrothal und erreicht nach dem Tunnel Spina das Mingardothal; von hier aus steigt sie bis zum grossen Tunnel S. Cataldo, um dann nach Durchquerung des Maioranathales und Uebersetzung des Bussentoflusses wieder zum Meere und zu den Stationen Policastro und Sapri zu gelangen. Sohin steigt die Linie neuerdings, überschreitet den Brizzifluss, setzt ihren Lauf durch die Tunnels Acquafredda, Marizza und Arma fort, wonach sie ihren Höhepunkt erreicht, um dann nach den bedeutenderen Tunnels Maratea und Castrocucco in der Station Praja Ajeta abzuschliessen. Die Maximalsteigung beträgt 13·50 Promille, der Minimal-Curvenradius 350 m. Die auf der Linie befindlichen Tunnels sind: Della Noce 287·35 m, Dei Caprioli 1817·98 m, Della Spina 3382·25 m, Maurella 72·50 m, Del Mingardo 175·78 m, S. Cataldo 5141·18 m, Capitello 533·30 m, Vibonati 496·40 m, Fortino 409·83 m, Trinpone 123·44 m, Acquafredda I 3896·86, Acquafredda II 216 m, Marizza 924·39 m, Dell Arma 2255·42 m, Dei Profitti 196·79 m, Di Maratea 2390 m, Malocanale 314·90 m und Castrocucco 2545·41 m lang. Brücken und Viaducte hat die Linie im Ganzen 34 von nicht besonders hervorragenden Dimensionen, zumeist Eisenconstructionen. Die Stationen sind: San Mauro-La Bruca, Centola, Celle Bulgheria-Roccagloriosa, Terre Orsaia, Policastro del Golfo; Haltestellen: Capitello, Vibonati, Sapri, Acquafredda, Maratea, Praja Ajeta. Die Linie untersteht bezüglich des Betriebes dem General-Inspectorate von Neapel.

Russland. (Bau der mittelasiatischen Bahnen.) Die Vorarbeiten für die projectirten Eisenbahnlinien Samarkand—Taschkent und Samarkand—Andijan sind bezüglich der Theilstrecken Samarkand—Chodjent und Chodjent—Andijan bereits in Angriff genommen. Die wirthschaftliche Bedeutung dieser Linien ist eine zweifache, einerseits durch Erschliessung eines neuen Absatzgebietes für russischen Weizen, andererseits durch Emancipirung der russischen Baumwollenindustrie vom Auslande.

Türkei. (Eisenbahn Salonich-Monastir.) Die Eisenbahnlinie Salonich—Vertekop—Monastir wurde am 14. Juni dem Verkehre übergeben.

Tunis. (Bau der Eisenbahn Djedeida—Bizerte.) Die Eisenbahn von Djedeida nach Bizerte dürfte noch vor dem Herbste dem Verkehre übergeben werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Gisela“ von Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 4. August nach 68tägiger Fahrt mit 25 Passagieren und 1841 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 1000 kg Curiositäten (für Palermo); aus Shanghai 18.200 kg Häute (hievon 11.700 kg für Venedig und 6500 kg für Messina), 14.060 kg Baumwolle (für Venedig); aus Hongkong 78.000 kg Quassia (hievon 8750 kg für Venedig), 16.450 kg Thee, 1200 kg Fächer aus Palmblättern, 6900 Stücke von Bambusrohr, 240 kg Curiositäten, 6073 kg Cocons; aus Toschow 5425 kg Thee; aus Canton 3480 kg Seide; aus Hankow 420 kg Thee; aus Singapore 44.305 kg Pfeffer (hievon 9795 kg für Venedig, 5075 kg für Ancona), 25.375 kg Kaffee, 5040 kg Conserven; aus Colombo 5227 kg Häute, 158.239 kg Cocosnussöl (hievon 20.453 kg für Venedig), 4600 kg Zimmt (für Venedig), 2233 kg Sapanholz, 1260 kg Bambus, 175 kg Thee; aus Calcutta 116.486 kg Häute (hievon 44.624 kg für Venedig), 111.925 kg Baumwolle (für Venedig), 13.398 kg Ricinussamen (für Venedig), 25.375 kg Turtumelia, 1421 kg Gummilack, 27.913 kg Ingwer, 525 kg Thee, 54.557 kg Sackleinwand; aus Bombay 608.095 kg Baumwolle (hievon 314.130 kg für Venedig), 102.768 kg Ricinussamen, 5582 kg Häute, 437 kg Därme, 175 kg Thee, 400 kg Cocosnüsse, 149.712 kg Mirabolamen, 25.375 kg Leinsamen; aus Madras 142.415 kg Baumwolle; aus Aden 16.340 kg Häute, 3451 kg Myrrhe, 9034 kg Kaffee, 6902 kg Perlmutter; aus Suez 19.440 kg Gummi, 1637 kg Perlmutter. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,111.919 fl. ö. W.

Preussen. (Elbestrompolizei.) Der Oberpräsident der Provinz Sachsen hat, als Chef der preussischen Elbestrom-Bauverwaltung, unterm 7. August die nachstehende Polizeiverordnung, „betreffend die Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf der Elbe“, erlassen.

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 wird hiedurch über die Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf den preussischen Elbestrecken von der sächsischen Grenze bis zur Seevemündung Folgendes verordnet:

§ 1.

Die Petroleum-Kastenschiffe müssen in den Wandungen durchgängig aus Eisen oder Stahl hergestellt sein; der Schiffboden kann aus Eisen oder Stahl oder auch aus Holz bestehen.

§ 2.

Ein Petroleumkasten (Laderaum für freies Petroleum) darf nicht mehr als 150 m³ Fassungsraum enthalten. Er muss durch

einen eisernen Bodenbelag, falls das Schiff einen Holzboden besitzt, sowie durch eine eiserne Decke und durch eiserne Querwände dergestalt dicht abgeschlossen sein, dass ein Ausrinnen von Petroleum nicht stattfinden kann. Die Decke jedes Petroleumkastens oder jeder Abtheilung eines solchen muss ein fest und dicht verschliessbares Mannloch haben. Die Petroleumkasten dürfen unter sich durch je eine vom Deck aus schliessbare Oeffnung oder Röhre von höchstens 320 cm² Querschnitt verbunden sein. Besonders angebrachte Abzugsrohre, sowie als solche dienende Einlassrohre müssen mit dichtem Drahtnetz überdeckt sein.

§ 3.

Cajüt- und Schlafräume dürfen nicht unmittelbar an Petroleumkasten stossen, sondern müssen mindestens ½ m von denselben entfernt sein und ausserdem nach dem Petroleumkasten zu eine dicht anschliessende unverbrennbare Wand enthalten. Die Fussböden der genannten Räume müssen cementirt oder aber in der Umgebung der Feuerungsanlagen bis auf mindestens 1 m Entfernung mit mindestens 1 mm starkem Eisenblech bekleidet sein. Auch sind Holzverschalungen neben den Feuerungsanlagen und Rauchrohren in einer Ausdehnung bis auf ½ m Abstand von denselben mit Eisenblech von gleicher Stärke zu bekleiden, sowie die Durchlässe der Rauchrohre in der Decke durch Eisenhülsen gegen Feuergefahr zu sichern. Von den Cajüt- und Schlafräumen muss eine leicht zugängliche Verbindung unmittelbar nach dem Oberdeck bestehen.

§ 4.

Schiffspoller, Masten, Winden und andere Schiffahrtsvorrichtungen dürfen nicht so angebracht sein, dass durch deren Gebrauch ein Petroleumkasten undicht werden kann.

§ 5.

Jedes Petroleum-Kastenschiff muss mit einem oberhalb der Wasserlinie (bei tiefster Eintauchung) um das ganze Fahrzeug herumgehenden hellblauen Anstrich von mindestens 30 cm Breite versehen sein.

§ 6.

Die Petroleum-Kastenschiffe müssen mit Ketten oder Drahtseilen ausgerüstet sein, welche an dem zur Befestigung am Lande dienenden Ende ein auslösbares Glied haben.

§ 7.

In Kastenschiffen darf freies Petroleum von weniger als 0·7 specifischem Gewichte nicht befördert werden. Kein Petroleumkasten darf auf mehr als 98 Percent des Raumes, welchen er einschliesslich seines etwaigen Domes enthält, mit Petroleum gefüllt werden.

§ 8.

Auf Kastenschiffen mit Petroleumladungen an Bord darf, ausser in den Cajüten, weder Feuer oder offenes Licht gehalten, noch Tabak geraucht werden; auch dürfen auf denselben weder Sprengstoffe noch leicht entzündliche Gegenstände vorhanden sein. Die Verwendung von Kraftmaschinen, welche durch Feuerwirkung in Thätigkeit gesetzt werden, ist auf Petroleum-Kastenschiffen nicht gestattet.

§ 9.

In Schleppzügen, die ausser den Petroleum-Kastenschiffen noch andere Fahrzeuge enthalten, müssen erstere zunächst hinter dem Schleppdampfer geführt werden.

§ 10.

Vorbehaltlich der für Häfen und Umschlagplätze geltenden besonderen Vorschriften dürfen auf dem Strome und an den Ufern Petroleumkasten nur an den von der zuständigen Polizeibehörde dazu bestimmten Stellen gefüllt oder geleert werden. Die Reinigung der Schiffe von Petroleumrückständen hat der strom- oder hafenpolizeilichen Anweisung gemäss stattzufinden.

§ 11.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften werden mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit entsprechender Haft geahndet.

§ 12.

Diese Polizeiverordnung tritt vom 1. October 1894 in Wirksamkeit. Für bereits im Betriebe befindliche Kastenschiffe werden bis zum 1. October 1897 Ausnahmen von den Vorschriften der §§ 1 und 3, Satz 1, dieser Verordnung zugelassen, soweit dieselben im Einzelfalle von der für das Fahrzeug zuständigen Schiffahrtspolizeibehörde des Heimatsstaates ausdrücklich genehmigt worden sind.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 3. bis zum 9. September.

Adriatischer Dienst.

4. September, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.
5. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
6. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän A. Mucole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
6. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Fellner, nach Venedig.
7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
8. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.
9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

4. September um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Medea", Capitän C. Sbutega, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
5. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Saturno", Capitän G. Verona, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.
7. „ um 1 Uhr Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän G. Mattiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
8. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Ettore", Capitän T. Gopcevich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. September, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. September, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Poseidon" Capitän A. Fellner, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. September, Dampfer „Medusa", Capitän F. Mosca, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Millenniums-Ausstellung in Budapest. (Gewährung von Frachtbegünstigungen auf den österreichischen Eisenbahnen.) Die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen haben über Antrag der Directoren-Conferenz beschlossen, für Gegenstände, welche aus Anlass der im Jahre 1896 zur Feier des Millenniums in Budapest stattfindenden allgemeinen Landesausstellung zur Verfrachtung gelangen, auf den österreichischen Eisenbahnen die Anwendung des Ausstellungstarifes in seiner Gänze zu bewilligen. [Z. 44.971.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat August 1894.)

Artikel	Lager am 1. August	Eingang	Ausgang	Lager am 31. August
	Metercentner			
Weizen	2545	912	552	2905
Roggen	108	199	51	256
Gerste	1712	401	—	2113
Hafer	6462	603	1415	5650
Malz	392	501	418	475
Mais	2186	2533	1595	3124
Diverse	8071	1582	1069	8584
Total	21476	6731	5100	23107

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat August 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	415·94	—	59·49	356·45	103·45	—	103·45	—
Roggen	1989·05	—	1047·57	941·48	287·10	—	—	287·10
Gerste	—	392·78	—	392·78	1041·48	59·26	200·03	900·71
Hafer	1041·78	52·18	173·45	920·51	815·44	503·94	865 67	453·71
Erbsen	36·72	101·66	26·68	111·70	418·73	—	4·00	414·73
Bohnen	27·33	36.72	31·67	32·38	409 38	17·00	314·36	112 02
Raps	159·32	186·87	1·65	344·54	177·69	13·25	57·75	133·19
Wicken	7·75	—	—	7·75	45·65	—	—	45·65
Leinsamen	337·37	100·64	208·11	229·90	—	—	—	—
Lupinen	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais	37·26	—	37·26	—	—	—	—	—
Mohn	95·20	—	1·20	94·00	—	—	—	—
Senf	98·59	—	2·77	95·82	—	—	—	—
Diverse	6·14	—	—	6·14	—	—	—	—
Zusammen	4252·45	870·85	1589·85	3533·45	3298·92	593·45	1545·26	2347·11
Versicherungswerth ö.W. fl.	36.223	6.968	12.057	31.134	26.297	3.550	10.913	18.934
Spiritus	338·62	—	—	338·62	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	6·285	—	—	6.285	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	11	—	5	6	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	13.800	—	4.800	9.000	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	11	—	5	6	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	13.800	—	4.800	9.000	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	9.200	—	3.390	5.810	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	2	—	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	3.600	—	—	3.600	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. August d. J. dem Central-Postinspector im Handelsministerium, Hofrathe Adolf Koch Edlen von Langentreu, anlässlich der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen pflichttreuen und vorzüglichen Dienstleistung das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. August d. J. den Sectionsräthen im Handelsministerium Dr. Anton Ritter Hoffmann von Ostenhof und Dr. Josef Ritter von Küchler den Titel nnd Charakter eines Ministerialrathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Wurmbrand m. p.

Se. k. uud k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. August d. J. den mit dem Titel und Charakter eines Sectiousrathes bekleideten Ober-Postinspector im Handelsministerium Dr. Rudolf Neubauer zum Central-Postinspector daselbst uuter gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels und Charakters eincs Ministerialrathes allergnädigst zu ernennen geruht.

Wurmbrand m. p.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern die Functionen eines Regierungs-Commissärs bei der Reichenau a/K.—Solnitzer Localbahn dem bei der k. k. Statthalterei in Prag in Verwendung stehenden Bezirkscommissär Heinrich Mahling übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. August 1894 giltigen Nachtrag II zum Tarifheft 3 des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes ist im Ausnahmetarif 1 auf Seite 4 der Schnittfrachtsatz für die Station Hagen von 2·23 Mark auf 3·23 Mark zu berichtigen.

Diese Berichtigung ist vom 15. October 1894 wirksam.

Wien, am 1. September 1894. [668]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für Raffinadzucker.

Für Raffinadzucker als Frachtgut von Aussig (A.T.E.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen nach Mies-Kladrau und von Aussig (A.T.E.) nach Rakonitz (B.E.B.) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 und 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen wird bei Einlagerung in dem öffentlichen Lagerhause des Ferdinand Kraupner & Comp. in der Station Saaz mit Giltigkeit vom 4. September 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894, die Reexpeditionsbegünstigung auf Grund der für diese Sendungen im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 19. Juli 1894, Nr. 81, unter fortlaufender Nummer 1324, veröffentlichten ermässigten Kartirungs-Frachtsätze und bei Einhaltung der sonstigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Lagerhausgütern, giltig vom 1. Februar 1889, im Kartirungswege bewilligt.

Prag, am 26. August 1894. [669]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Specialtarif für gedörrte Pflaumen etc.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 ist der Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus bei Aufgabe in jedem Quantum mit Frachtsätzen ab Save- und Donaustationen nach Sissek, Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom Schiffahrtsbeginn 1894 zur Einführung gelangt.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Direction zu beziehen.

Von den Taxen dieses Tarifes werden folgende Refactien gewährt:

a) Wenn ab 1. September 1894 bis Schiffahrtsschluss 1894 nach Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg und Linz zusammen
1000 q aufgeliefert werden, 10 Kreuzer per 100 kg,
3000 q „ „ 15 „ „ 100 kg,

b) wenn in der gleichen Zeit nach Passau und Regensburg zusammen 1000 q aufgeliefert werden, 10 Pfennige per 100 kg.

Die Abrechnung der Refactien erfolgt an den Aufgeber auf Grund der Original-Schiffsfrachtbriefe, welche längstens bis 31. Jänner 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch erlischt.

Wien, am 1. September 1894. [670]

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung der Nachträge IV zu den Tarifheften 2 und 3.

Es wird hiemit bekannt gegeben, dass die Anmerkung am Fusse der Titelblätter der oben genannten Nachträge wie folgt richtig zu lauten hat:

„Der Ausnahmetarif **5 b** gilt für die Beförderung von Mais nur insoweit, als im Ausnahmetarif **5 c** hiefür nicht besondere Frachtsätze bestehen."

Wien, am 30. August 1894. [671]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aenderung von Entfernungen auf den italienischen Strecken.

Durch die Betriebseröffnung der Theilstrecke Bellano—Colico der Linie Lecco—Colico wurde eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung für den Verkehr von und nach Stationen der Strecken Colico—Sondrio und Colico—Chiavenna geschaffen.

Die Entfernungen, welche in dem Verzeichnisse der italienischen Verbands- und Nichtverbandsstationen (Seite 161—182) im Theile I des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zwischen den vorbezeichneten Stationen und den Uebergangspunkten Peri, Pontebba und Cormons enthalten sind, erleiden demnach eine Aenderung und werden ab 15. September 1894 für diese Relationen folgende Entfernungen in Rechnung gezogen:

Von und nach	Nach und von Peri trs.	Pontebba trs.	Cormons trs.
	Kilometer		
Ardenno Masino	250	504	454
Chiavenna	254	508	458
Colico	227	481	431
Cosio Traona	240	494	444
Delebio	234	488	438
Morbegno	243	497	447
Novate Mezzala	240	494	444
Samolaco	244	498	448
S. Pietro Berbenno	258	512	462
Sondrio	268	522	472

Weiters ist die im Nachtrag VI zum Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr auf Seite 11 angegebene Entfernung Torchiara—Pontebba von 1163 auf 1063 km zu berichtigen.

Wien, am 1. September 1894. [672]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1519	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Ungar.-Hradisch Stadt	Ungarisch-Brod	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 8·2	kr. 6·4	kr. 1·8	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1895 in Vorlage zu bringen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Frachtbriefen muss namentlich bestätigt werden, dass die bezüglichen Sendungen thatsächlich für den Bau der neuen Dampfbrauerei des Herrn Franz Janáček in Ungarisch-Brod bestimmt sind und dem obgenannten Zwecke auch zugeführt wurden. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat der Empfänger, bezw. Versender auf eigene Kosten zu bewirken
				Kunowitz					7·7	6·0	1·7			
			Chamotteziegel und Chamottewaaren der Classe C	Blansko					37·3	26·0	11·3			
			Bau- und Schnittholz	Vlarapass		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen			21·3	14·9	6·4			
				Bilnitz-Brumow					20·0	14·0	6·0			
			Maschinentheile der Pos. E 7 der Güter-Classification und sonstige Eisenbestandtheile	Brünn		Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Einhaltung der für die Classe A giltigen Tarifbestimmungen			48·3	33·8	14·5			
1520	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Güter der Classe I	Reichenberg (S.N.D.V.B.) oder vice versa	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindest. für a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Nachtrag I zur Zusammenstellung der ab 1. Juli 1887 giltigen Frachtsätze	196·8 kr.	ad a) 182·8 kr. ad b) 174·8 kr.	ad a) 14 kr. ad b) 22 kr.	Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1521	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Hohenstadt loco und transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1894	Localtarif	49·8 kr.	35·0 kr.	14·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1522	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisenconstructionstheile der Pos. E 6 der Güter-Classification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Stefanau	Braunau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Einhaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1894	Localtarif	69·3 kr.	48·5 kr.	20·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende December 1894 in Vorlage zu bringen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Frachtbriefen muss bahnämtlich bestätigt werden, dass die bezüglichen Sendungen thatsächlich für den Bau der neuen Bleicherei des Herrn Ignatz Koblitz in Braunau bestimmt sind und dem obgenannten Zwecke auch zugeführt wurden. Das Auf- und Abladen hat der Empfänger, bezw. Versender auf eigene Kosten zu besorgen
1523	Oesterr. Nordwestbahn als betriebführende Verwaltung der Reichenau a./K.—Solnitzer Localbahn		Güter der Classe I u. II	Častolowitz transit (und umgekehrt)	Solnitz	Aufgabe in beliebigen Quantitäten. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Reichenau a./K.—Solnitzer Localbahn	55 (Heller ö. W.)	40	15	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
			Papier aller Art der Position P 1, 2 und 3. Abfälle der Position A 11, 13, 18, 19 und 24, sowie sonstige Abfälle von Baumwollspinnereien und Webereien, Hadern und Lumpen			Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			55 bezw. 42	30	25 bezw. 12			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1524	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- und Dachziegel	Chrast	Hlinsko	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	9·6 kr.	6 kr	3·6 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Auf den Frachtbriefen muss der Gemeinderath der Stadt Hlinsko als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Die Transporte müssen für die Friedhofs-Erweiterung in Hlinsko bestimmt sein
1525	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Korkabfälle in gepressten Ballen	Peri transit	Mödling	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief und Abfertigung der Transporte mit directen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr. Das Zugeständniss gilt nur für Sendungen, welche von Mailand provenieren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	in Francs pro Tonne = 1000 kg: 25·30	22·85	2·45	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1526	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Borstenvieh	Daruvár	Wr.-Neustadt	a) Für einen einfachen Lastwagen oder für eine Etage eines doppelbödigen Wagens. b) Für einen doppelbödigen (Etage-) Wagen. Die Transporte müssen für Steinfeld bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Variable	Heller pro m² der Ladefläche des verwendeten Wagens, inclusive Manip.-Gebühr und ungar. Transportsteuer: a) 589, b) 880	Variable	Im Kartirungswege		Für die Feststellung der Ladefläche ist die auf der Langseite des Wagens angegebene Bodenfläche massgebend. Die Gebühren ad b) werden nur auf Grund der Ladefläche einer Etage berechnet. Im Sonstigen finden die Bestimmungen des localtarifmässigen Ausnahmetarifes IV (c & d) der Südbahn-Gesellschaft sinngemässe Anwendung
				Pakracz-Lipik						a) 603, b) 910				
				Slatina						a) 560, b) 830				
				Koncanica-Zdenci						a) 562, b) 848				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1527	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Pos. S—57 des Tariftheiles I	Leibnitz	Bares transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zum Kirchenbau in Esseg bestimmt und an den Kirchenbau-Verein dortselbst adressirt sein. Das Aufladen der Transporte hat die Partei zu veranlassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben (giltig ab 1. Jänner 1894)	66	60	6	Im Kartirungswege		
									Heller incl. ungar. Steuer					

Druckfehler-Berichtigung. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. In der in Nr. 98 des Verordnungs-Blattes vom 30. August l. J. unter Pos. 1503 verlautbarten Kundmachung ist in der 3. Zeile statt Nr. 48, „Nr. 148" zu setzen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 101. **Wien, 6. September 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concession zum Baue und Betriebe einer Schleppbahn von der Station Gross-Wossek der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in die Cichoriendörre der Firma R. Heller & R. Robitschek.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn die Concession zum Baue und Betriebe einer Schleppbahn von der Station Gross-Wossek in die nächst dieser Station gelegene Cichoriendörre der Firma R. Heller & R. Robitschek unter Einhaltung eines sechsmonatlichen Bauvollendungstermines ertheilt.

Wien, am 9. August 1894. Z. 37.132.

Eisenbahnverkehr im Monate Juli 1894

und Vergleich der Einnahmen der ersten sieben Monate 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893.

Im Monate Juli 1894 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 3. Juli die 3·782 km lange Anschlussstrecke vom Bahnhofe Ischl der k. k. Staatsbahnen zum gleichnamigen Bahnhofe der Salzkammergut-Localbahn;

am 12. Juli die 7·213 km lange Theilstrecke Gablonz—Wiesenthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn;

am 18. Juli die 6·831 km lange Localbahn Auspitz Stadt—Auspitz Nordbahnhof.

In Ungarn:

Am 1. Juli die 15·36 km lange Strecke Szepsi—Poczkay—Meczenzéf nebst der 2·944 km langen Abzweigung Poczkay—Luciabánya der Localbahn Kaschau—Torna;

am 19. Juli die 12 km lange Theilstrecke Dubrinics—Nagy-Berezna der Ungthalbahn.

Im Monate Juli 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 15,634.549 Personen und 8,473.893 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 29,012.483 fl. erzielt, das ist per Kilometer 1004 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 14,464.759 Personen und 8,032.739 t Güter 27,934.575 fl. oder per Kilometer 996 fl., daher resultirt für den Monat Juli 1894 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·8 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 31. Juli 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 81,394.868 Personen und 58,906.294 t Güter, gegen 75,369.722 Personen und 55,445.072 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 188,153.925 fl., im Vorjahre auf 177,450.883 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres 28.776 km, im gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.015 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1894 auf 6539 fl., gegen 6334 fl. im Vorjahre, das ist um 205 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1894 auf 11.210 fl., gegen 10.858 fl. im Vorjahre, das ist um 352 fl., mithin um 3·2 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sieben Monate 1894 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1894 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	90.615
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	59.851
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	32.364
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	30.682
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	22.465
6.	Leoben-Vordernberger Bahn	22.035
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	21.489
8.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.286
9.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.126
10.	Böhmische Westbahn	17.892
11.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	17.448
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	17.403
13.	Localbahn Swolenowes-Smečna	16.934
14.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	15.647
15.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	15.387
16.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.024
17.	Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	14.954
18.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.237
19.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl, elekt. Betr.)	13.056
20.	Böhmische Nordbahn	12.631
21.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.082
22.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.451
23.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.431
24.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	11.357
25.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.702
26.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.435
27.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.329
28.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	10.255
29.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.967
30.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.599
31.	Bozen-Meraner Bahn	8.482
32.	Kuttenberger Localbahn	8.367
33.	Eisenbahn Wien-Aspang	8.215
34.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	8.066
35.	Neutitscheiner Localbahn	7.738
36.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.735
37.	Localbahn Dolina-Wygoda	7.718
38.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.498
39.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.246
40.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.070
41.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.742
42.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.331
43.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.607
44.	Budapester Localbahnen	6.101
45.	Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	5.633
46.	Gölnitzthalbahn	5.527
47.	Localbahn Zsebely-Csakovár	5.504
48.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	5.287
49.	K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	5.271
50.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.973
51.	Unterkrainer Bahnen	4.949
52.	Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	4.776
53.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.586
54.	Localbahn Petroszény-Lupény	4.351
55.	Poprádthalbahn	4.155
56.	Bukowinaer Localbahnen	3.934
57.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.914
58.	Ungthalbahn	3.663
59.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.511
60.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.489
61.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.487
62.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	3.445
63.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.429
64.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.374
65.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	3.317
66.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.278
67.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	3.177
68.	Kolomeaer Localbahnen	3.110
69.	Kremsthalbahn	3.039
70.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalb.	2.983
71.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.952
72.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.899
73.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.853
74.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.760
75.	Torontaler Localbahnen	2.660
76.	Háromszéker Localbahnen	2.628
77.	Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	2.578
78.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.556
79.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.544
80.	Zagorianer Bahn	2.525
81.	Számosthalbahn	2.517
82.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.475
83.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	2.473
84.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.458
85.	Terret-Kowácznaer Localbahn	2.372
86.	Localbahn Nágy-Károly—Somkuti	2.328
87.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.321
88.	Mühlkreisbahn	2.314
89.	Localbahn Laibach-Stein	2.304
90.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	2.244
91.	Böhmische Commercialbahnen	2.225
92.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.216
93.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.213
94.	Localbahn Asch-Rossbach	2.181
95.	Steyrthalbahn	2.129
96.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.067
97.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.039
98.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	2.037
99.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.959
100.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	1.954
101.	Mährische Westbahn	1.906
102.	Bihárer Vicinalbahnen	1.825
103.	Muranythalbahn	1.764
104.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.761
105.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen	1.752
106.	Löcsethalbahn	1.743
107.	Welser Localbahnen	1.738
108.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.687
109.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.685
110.	Szilágysager Eisenbahn	1.651
111.	Székler Eisenbahn	1.642
112.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.641
113.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.638
114.	Slavonische Localbahn	1.620
115.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.590
116.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.563
117.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.549
118.	Localbahn Kaschau-Torna	1.539
119.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.503
120.	Friauler Bahn	1.466

121.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.361
122.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	1.325
123.	Auspitzer Localbahn	1.265
124.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tomásy	1.243
125.	Békéser Comitatsbahnen	1.238
126.	Matraer Vicinalbahnen	1.223
127.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.207
128.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.190
129.	Borossebes-Menyházer Localbahn	1.082
130.	Szepes-Béla—Podoliner Localbahn	1.053
131.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.049
132.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.043
133.	Felek-Fogaraser Localbahn	1.008
134.	Békes Csánader Localbahn	970
135.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	960
136.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	934
137.	Taraczthalbahn	927
138.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	922
139.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	917
140.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	869
141.	Localbahn Warasdin-Golubovec	460

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seew.)	79·6
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	50·8
Kolomeaer Localbahnen	50·0
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	48·9
Localbahn Terret Kowaszna	48·2
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	41·9
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	38·2
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	33·8
Bukowinaer Localbahnen	30·8
Békéser Comitatsbahnen	27·5
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	26·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	26·3
Mohács-Fünfkirchner Bahn	26·2
Mezötur-Turkever Eisenbahn	25·1
Budapester Localbahnen	23·7
Matraer Vicinalbahnen	23·5
Localbahn Petroszény-Lupény	23·1
Székler Eisenbahn	22·9
Szilágysager Eisenbahn	22·7
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	22·6
Poprádthalbahn	21·9
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	21·6
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	19·1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	18·5
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	17·8
Haromszéker Localbahnen	17·0
Localbahn Budapest-Lajosmizse	16·6
Bihárer Vicinalbahnen	16·5
Localbahn Kaschau-Torna	16·0
Localbahn Warasdin-Golubovec	16·0
Brünner Localbahn (Dampftramway)	15·6
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	15·6
Löcsethalbahn	14·5
Localbahn Asch-Rossbach	14·3
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	13 6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	13·1
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	12·8
Localbahn Gleisdorf-Weiz	12·1
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	12·1
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	11·4
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	11·0
Taraczthalbahn	10·7
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	10·3
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	10·3
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	10·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	9·8
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	9·6
Neutitscheiner Localbahn	9·4
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9·2
Gölnitzthalbahn	9·0
Bozen-Meraner Bahn	8·7
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	8·4
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8·2
Eisenbahn Wien-Aspang	7·5
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	7·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	7·1
Számosthalbahn	7·0
Wiener Verbindungsbahn	6·9
Fünfkirchen-Barcser Bahn	6·8
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	6·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	6·4
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	6·3
Felek-Fogaraser Localbahn	6·1
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	6·0
Kuttenberger Localbahn	5·7
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl, elektr. Betr.)	5·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5·5
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	5·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	5·4
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	5·3
Böhmische Commercialbahnen	5·2
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	5·1
Localbahn Potscherad-Wurzmes	5·0
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	4·8
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	4·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	4·7
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·6
Haraszti-Ráczkever Localbahn	4·5
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	4·1
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	3·9
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	3·5
Mährische Westbahn	3·3
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·0
Böhmische Nordbahn	2·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	2·1
Localbahn Swolenowes-Smečna	2·0
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	1·9
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	1·4
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·3
Holicz-Gödinger Localbahn	1·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	0·9
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	0·8
Steyrthalbahn	0·8
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	0·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	0·6
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	0·4
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·3
Böhmische Westbahn	0·2
Stauding-Stramberger Localbahn	0·04

Die Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György weist keine kilometrische Differenz gegenüber dem Jahre 1893 aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	0·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·3
Mährisch-schlesische Centralbahn	0·5
Mühlkreisbahn	0·7
Torontaler Localbahnen	1·4
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Localbahn	2·0
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	2·0
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	4·1
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	5·1
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	5·9
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6·0
Zagorianer Bahn	6·2
Kremsthalbahn	7·4
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	7·8
Localbahn Laibach-Stein	7·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	8·5
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	8·8
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	10·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	11·7
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	12·9
Localbahn Dolina-Wygoda	15·9
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	20·6
Welser Localbahn	34·2

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Juli 1894 erzielte Mehreinnahme gegenüber der gleichen Periode 1893 resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene pro 1894 für die Monate Jänner bis April definitiv, ab Mai provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die im Gegenstandsmonate erzielten Mehreinnahmen resultiren aus der grösseren Frequenz in allen Verkehrszweigen.

Böhmische Westbahn. Für den Monat Juli 1894 ergibt sich gegenüber dem definitiven Ergebniss des gleichen Monates im Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 25.862.

Der Personenverkehr hat um 9298 Personen und der Güterverkehr um 30.108 t zugenommen.

Von dem Artikel „Kohle“ gelangten um 15.759 t mehr zur Verfrachtung.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juli 1894 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5551, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 7649, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 13.200; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 8819, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5281, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 14.100 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene pro 1894 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner—März 1894 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Im Betriebsausweise pro Juli 1894 erscheinen die Betriebsergebnisse der Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft in dem Gesammtergebnisse der k. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen einbezogen, nachdem die genannten Linien auf Grund des Gesetzes vom 24. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 137, in Staatsbetrieb für Rechnung der Staatsverwaltung übernommen worden sind. Im Nachstehenden wird jedoch über die Betriebsresultate der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn-Gesellschaft noch separat relationirt.

Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, exclusive der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, ergibt sich für den Monat Juli 1894 im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 283.316 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 110.707 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 59.553 t mit einer Mehreinnahme von fl. 156.282. Die gesammte Mehreinnahme beträgt somit fl. 266.989, d. i. 3·9 pCt.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Mehrfrequenz und Mehreinnahme vertheilt sich mit einer Mehrfrequenz von 239.822 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 52.443 auf die westlichen Linien und mit einer Mehrfrequenz von 43.494 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 58.264 auf die in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien.

Der Personenverkehr wurde durch die im Monate Juli l. J. vorherrschend günstigen Witterungsverhältnisse und durch die Ausstellung in Lemberg gefördert.

Die Erscheinung, dass auf den westlichen Linien trotz einer bedeutend grösseren Mehrfrequenz eine geringere Mehreinnahme, dagegen auf den in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien bei einer geringeren Mehrfrequenz eine grössere Mehreinnahme ausgewiesen wird, findet darin ihre Erklärung, dass die Steigerung auf den westlichen Linien nur im Localverkehre, somit auf kurze Distanzen stattgefunden hat, während die Mehreinnahme auf den Linien in Galizien und der Bukowina der Benützung langer Bahnstrecken durch die Besucher der Ausstellung in Lemberg zuzuschreiben ist.

Die im Güterverkehre ausgewiesene Mehrbeförderung von 59.553 t mit einer Mehreinnahme von fl. 156.282 vertheilt sich mit einer Mehrbeförderung von 40.217 t und einer Mehreinnahme von fl. 27.201 auf die westlichen Linien und mit einer Mehrbeförderung von 19.336 t und einer Mehreinnahme von fl. 129.081 auf die Linien in Galizien und der Bukowina.

Das ungleiche Verhältniss in der Steigerung des Transportquantums und der Einnahmen auf den beiden in Betracht kommenden Netzen ist darauf zurückzuführen,

dass der sich zumeist über lange Strecken bewegende Getreideverkehr auf den westlichen Linien einen Ausfall von über 700 Wagenladungen nachweist, welcher Ausfall hinsichtlich der Einnahmen durch den regeren Verkehr in den Artikeln Eisen, Erze, Kohle, Holz, Baumaterialien und Vieh nicht wettgemacht werden konnte, da diese Transportartikel zumeist auf kürzere Verfrachtungsdistanzen befördert wurden und demzufolge im Vergleiche zu den Getreidesendungen nur niedrige Durchschnitts-Einnahmen ergaben.

Die Mehrfrequenz auf den Linien in Galizien und der Bukowina resultirt zum grössten Theile aus der Verfrachtung der Artikel Holz, Kohle, Petroleum und insbesonders Getreide russischer Provenienz.

Der Getreideverkehr allein repräsentirt auf den Linien in Galizien und der Bukowina eine Mehrbewegung von circa 3100 Wagenladungen.

Hervorzuheben sind noch hinsichtlich der westlichen Linien der Export an Hornvieh nach Deutschland und der Schweiz, welcher gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um circa 1300 Wagen gestiegen ist, sowie die Abnahme der Transporte an Heu und Stroh, welche auf den westlichen Linien allein circa 2000 Wagenladungen beträgt.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Die beiden Linien dieser Bahn haben im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 14.221 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 448 zu verzeichnen, und ist die Geringfügigkeit der Mehreinnahme darauf zurückzuführen, dass der Localverkehr eine Steigerung, dagegen der Fernverkehr einen Frequenzausfall ergab.

Im Güterverkehre wird eine Mehrbeförderung von 20.216 t mit einem Einnahmenausfall von fl. 16.929 nachgwiesen, der seine Ursache in der geringen Ein- und Durchfuhr von rumänischem Getreide hat.

Die Steigerung der Holzausfuhr nach Rumänien und Russland, bezüglich welcher sich die Transporte zumeist nur über kurze Strecken bewegen, konnte mit der hiedurch erzielten Einnahme den oben erwähnten Ausfall nicht ausgleichen.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt pro Juli 1894 eine Mehrfrequenz von 386.582 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 139.184 und einer Mehrbeförderung von 129.357 t mit einer Mehreinnahme von fl. 187.360, so dass sich eine gesammte Mehreinnahme von fl. 326.544 = 4·4 pCt. ergibt.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betragen pro Monat Juli 1894 die Frequenz 23.106 Personen und die Güterbewegung 6386 t mit einer Gesammteinnahme von fl. (12.158 + 5586) 17.744 gegen fl. 17.451 im Jahre 1893.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juli 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme um 96.149 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 4731 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres eine Zunahme des Frachtquantums um 16.068 t und des Erträgnisses um fl. 122.871.

Transportzunahmen sind bei den nachstehend genannten Massenartikeln zu verzeichnen, und zwar:

bei Zucker, raffinirt . . . . um 668·9 t
„ Steinen aller Art . . . „ 6.368·9 „
„ Erzen und Schlacken . . „ 5.413·9 „

Transportabnahmen dagegen ergaben sich:

bei Getreide aller Art . . . um 21.890·4 t
„ Mehl und Mahlproducten „ 7.377·8 „
„ Zucker, roh . . . . . . „ 2.824·5 „
„ Eisen und Stahl . . . „ 2.486·4 „
„ Holz aller Art . . . . „ 4.529·7 „
„ Kohlen . . . . „ 4.360·0 „

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 6777 Personen und das Erträgniss um fl. 2163 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 2985 t, während die Einnahmen einen Rückgang um fl. 9160 aufweisen.

Transportzunahmen sind zu constatiren:

bei Mehl und Mahlproducten um 57·4 t
„ Zucker, roh . . . . . „ 39·9 „
„ Erzen und Schlacken . „ 54·2 „
„ Eisen und Stahl . . . „ 190·1 „

Dagegen ergeben sich Abnahmen in der Verfrachtung:

bei Getreide aller Art . . um 86·6 t
„ Zucker, raffinirt . . . „ 113·4 „
„ Holz aller Art . . . . „ 168·5 „
„ Steinen aller Art . . . „ 2.700·9 „

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm die Personenfrequenz um 1707 Personen und das bezügliche Erträgniss um fl. 1245 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 2288 t und der Einnahmen um fl. 1774 zu constatiren, wobei die Artikel „Zucker, raffinirt, Holz und Steine aller Art, dann Erze und Schlacken“ eine Mehrverfrachtung, dagegen „Getreide aller Art, Mehl und Mahlproducte, Eisen und Stahl“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Juli 1894 resultirt im Vergleiche mit derselben Periode des Jahres 1893 ein Einnahmenplus von fl. 20.645.

Die beim Personenverkehre ungeachtet der erhöhten Frequenz sich zeigende Mindereinnahme von fl. 3136 ist auf die Benützung kurzer Strecken zurückzuführen, während beim Güterverkehre auf das Plus von fl. 23.781 hauptsächlich das nachträgliche Absenden der in Folge Verkehrsstörung zurückgebliebenen Güter Einfluss genommen hat.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat Juli 1894 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 3375 = 3·48 pCt. höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 1028 = 3·5 pCt., Mehrfrequenz von 5973 Reisenden = 9·36 pCt., und der Güterverkehr mit fl. 2347 = 3·48 pCt., zufolge Mehrverfrachtung von 3703 t = 7·94 pCt. Eisen, Kalk, Holz, Kohle und Ziegel.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate Juli 1894 ergibt sich gegenüber derselben Periode des Vorjahres sowohl aus dem Personen-, wie auch aus dem Frachtenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 70, bezw. fl. 487, entsprechend der Mehrbeförderung von 519 Reisenden und 1046 t, hauptsächlich Kohle, Tabak und Melasse.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1894 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1893 (Kilometer)	Im Monate Juli 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1893: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juli 1894 (Kilometer)	1893 (Kilometer)
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen (incl. Lemberg-Czernow.-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft) . .	7.344	7.340	4,336.389	1,746.246	2,717.285	4,656.895	7,374.180	1.004	7,123.672	971	+ 3·4	7.344	7.321
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	53.845	21.790	13.887	28.913	42.800	451	40.815	430	+ 4·9	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	24.904	9.046	2.603	7.036	9.639	567	18.338	608	— 6·7	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	7.588	4.926	839	1.973	2.812	187	3.268	218	— 14·2	15	15
Bukowinaer Localbahnen . . .	176	176	19.259	56.389	8.269	63.735	72.004	409	65.840	374	+ 9·4	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	7.977	. . . .	5.633	5.633	704	6.028	754	— 6·6	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.354	2.243	1.556	4.093	5.649	282	5.138	257	+ 9·7	20	20
Friauler Bahn	17	. . .	5.318	397	1.199	1.101	2.300	135	. . . .	. . .	. . .	4	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.340	1.450	1.974	1.997	3.971	102	3.869	99	+ 3·0	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	7.299	2.339	2.155	1.794	3.949	263	4.282	285	— 7·7	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.793	9.903	715	10.119	10.834	328	8.131	246	+ 33·3	33	33
Laibach-Stein	24	24	10.251	1.662	3.651	1.709	5.360	223	5.795	241	— 7·5	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow) . .	89	89	21.490	8.145	12.335	10.834	23.169	260	24.801	279	— 6·8	89	89
Mährische Westbahn	90	90	12.706	8.172	4.199	12.503	16.702	186	14.217	158	+ 17·7	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.133	9.471	233	2.841	3.074	615	1.729	346	+ 77·7	5	5
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.029	777	308	705	1.013	60	722	42	+ 42·9	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. .	10	10	6.712	929	1.092	973	2.065	207	2.089	209	— 1·0	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	10.046	2.640	3.016	4.062	7.078	221	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Unterkrainer Bahnen	134	. . .	34.366	12.132	17.280	30.160	47.440	354	. . . .	. . .	. . .	90	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	8.590	1.084	2.479	1.282	3.761	342	3.851	350	— 2·3	11	11
Welser Localbahn	53	28	17.335	2.376	5.411	2.726	8.137	154	5.985	214	— 28·0	53	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	11.938	22.723	2.251	6.523	8.774	516	7.469	439	+ 17·5	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	. . .	11.158	[1.538	3.107	2.290	5.397	193	. . . .	. . .	. . .	28	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.443	28.815	272	7.266	7.538	942	8.696	1.087	— 13·3	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.692	5.723	705	5.012	5.717	238	7.328	305	— 22·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	826	4.868	109	2.304	2.413	482	2.411	482	. . .	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	203.420	588.467	50.024	367.616	417.640	4.135	392.719	3.888	+ 6·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	246.764	168.471	107.501	278.310	385.811	1.206	372.111	1.163	+ 3·7	320	320
Böhmische Westbahn	207	200	120.343	177.193	97.015	250.418	347.433	1.678	321.571	1.608	+ 4·4	207	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	88.087	205.676	71.217	243.355	314.572	1.691	301.372	1.620	+ 4·4	186	186
Linie Lit. B	236	236	171.789	243.003	134.999	333.456	468.455	1.985	454.355	1.925	+ 3·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	43.704	52.797	16.535	100.726	117.261	1.289	124.958	1.373	— 6·1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	899.110	796.195	610.230	2,125.366	2,735.596	2.641	2,607.994	2.517	+ 4·9	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	89.219	33.121	19.990	31.101	51.091	197	58.088	224	— 12·1	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . . .	64	64	56.127	81.666	27.921	166.202	194.123	3.033	191.754	2.996	+ 1·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	12.540	48.593	3.447	24.870	28.317	1.888	25.436	1.696	+ 11·3	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	69.806	50.312	30.404	69.792	100.196	651	96.821	629	+ 3·5	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	346.918	237.393	248.540	616.023	864.563	1.377	844.477	1.345	+ 2·4	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	146.814	250.745	97.986	426.132	524.118	1.702	502.026	1.630	+ 4·4	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien . . .	1.366	1.366	809.877	639.258	696.494	1,553.398	2,249.892	1.648	2,223.000	1.627	+ 1·3	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis 31. Juli 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
21,322.013	12,076.063	12,133.524	33,714.422	45,847.946	6.243	11,462.293	30,383.909	40,846.202	5.716	+ 9·2	10.702	9.799	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen, incl. Lemberg-Czern.-Jassy E.:
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.:
													Mährische Grenzbahn:
293.971	139.062	73.083	181.054	254.137	2.675	72.166	180.357	252.523	2.658	+ 0·6	4.586	4.557	Sternberg-Grulich
131.526	58.690	14.077	48.710	62.787	3.693	13.784	53.004	66.788	3.929	— 6·0	6.331	6.735	Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
41.747	39.116	4.724	14.358	19.082	1.272	4.055	12.641	15.696	1.113	+ 14·3	2.181	1.908	Asch-Rossbach
107.431	243.545	50.089	353.487	403.576	2.293	43.777	264.755	308.532	1.753	+ 30·8	3.931	3.005	Bukowinaer Localb.
. . . .	43.867	. . . .	36.012	36.012	4.502	. . . .	42.830	42.830	5.354	— 15·9	7.718	9.178	Dolina-Wygoda
37.836	16.554	10.316	29.690	40.006	2.000	10.341	24.885	35.226	1.761	+ 13·6	3.429	3.019	Fehring-Fürstenfeld
10.296	454	2.207	1,213	3.420	855	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.466	. . .	Friauler Bahn
61.316	11.329	12.348	15.095	27.443	704	12.295	12.049	24.344	624	+ 12·8	1.207	1.070	Fürstenfeld-Hartberg
39.451	19.430	11.160	18.357	29.517	1.968	11.144	15.198	26.342	1.756	+ 12·1	3.374	3.010	Gleisdorf-Weiz
28.236	78.678	4.974	54.903	59.877	1.814	5.285	34.609	39.894	1.209	+ 50·0	3.110	2.073	Kolomeaer Localbahnen
57.768	13.724	18.307	13.957	32.264	1.344	18.773	16.233	35.006	1.459	— 7·9	2.304	2.501	Laibach-Stein
114.198	62.003	70.765	94.137	164.902	1.853	72.126	82.557	154.683	1.738	+ 6·6	3.177	2.979	Lemberg-Belzec
67.564	49.174	21.568	78.472	100.040	1.112	20.621	76.216	96.837	1.076	+ 3·3	1.906	1.845	Mährische Westbahn
14.404	46.041	1.512	12.991	14.503	2.901	1.586	9.897	11.483	2.297	+ 26·3	4.973	3.938	Mösel-Hüttenberg
12.916	9.346	1.707	7.555	9.262	545	1.661	7.160	8.821	519	+ 5·0	934	890	Potscherad-Wurzmes
30.942	6.610	5.576	7.509	13.085	1.309	4.997	7.506	12.503	1.250	+ 4·7	2.244	2.143	Schwarzenau-Waidhofen
49.003	14.494	16.098	25.093	41.191	1.287	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.206	. . .	Strakonitz-Winterberg
158.473	78.566	69.446	190.404	259.850	2.887	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	4.949	. . .	Unterkrainer Bahnen
29.327	7.918	7.620	8.264	15.884	1.444	7.036	10.708	17.744	1.613	— 10·5	2.475	2.765	Vöcklabruck-Kammer
111.336	19.002	30.985	22.769	53.754	1,014	16.459	26.665	43.124	1.540	— 34·2	1.738	2.640	Welser Localbahn
62.060	152.251	14.107	57.748	71.855	4.227	12.484	52.003	64.487	3.793	+ 11·4	7.246	6.502	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
58.908	8.615	14.604	12.931	27.535	983	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.685	. . .	Wodňan-Prachatitz
12.905	195.576	1.426	54.954	56.380	7.048	805	60.798	61.603	7.700	— 8·5	12.082	13.200	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
14.940	49.303	3.857	42.578	46.435	1.935	3.619	39.638	43.257	1.802	+ 7·4	3.317	3.089	Časlau-Zawratetz
5.072	31.655	639	14.735	15.374	3.075	548	15.793	16.341	3.268	— 5·9	5.271	5.602	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
1,110.954	4,914.255	253.531	3,272.644	3,526.175	34.913	245.463	3,012.117	3,257.580	32.253	+ 8·2	59.851	55.291	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,310.803	1,066.944	558.804	1,798.817	2,357.621	7.368	528.016	1,772.627	2,300.643	7.190	+ 2·5	12.631	12.326	Böhmische Nordbahn
576.980	1,139.761	454.431	1,705.985	2,160.416	10.437	447.877	1,635.590	2,083.467	10.417	+ 0·2	17.892	17.858	Böhmische Westbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
449.444	1,302.048	301.796	1,586.543	1,888.339	10.152	289.053	1,560.527	1,849.580	9.944	+ 2·1	17.403	17.047	Linie Lit. A
803.646	1,711.768	502.714	2,455.486	2,958.200	12.535	479.588	2,453.482	2,933.070	12.428	+ 0·9	21.489	21.305	Linie Lit. B
245.809	383.259	96.288	734.290	830.578	9.127	94.239	780.723	874.962	9.615	— 5·1	15.647	16.483	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb
5,035.380	5,735.727	3,313.019	15,229.704	18,542.723	17.898	3,138.163	14,179.051	17,317.214	16.715	+ 7·1	30.682	28.654	Hauptbahnnetz
501.768	236.509	117.214	233.409	350.623	1.354	106.460	223.328	329.788	1.273	+ 6·4	2.321	2.182	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
309.484	551.014	139.913	1,068.344	1,208.257	18.879	138.647	1,006.629	1,145.276	17.895	+ 5·5	32.364	30.677	Oesterr. Strecke
59.092	338.973	15.082	177.721	192.803	12.854	14.141	148.586	162.727	10.848	+ 18·5	22.035	18.597	Leoben-Vordernberger
367.236	303.420	152.757	440.740	593.497	3.854	147.497	449.071	596.568	3.874	— 0·5	6.607	6.641	Mähr.-schles. Centralb.
													Oesterr. Nordwestbahn
1,889.120	1,603.863	1,300.464	4,203.388	5,503.852	8.764	1,263.944	4,034.339	5,298.283	8.437	+ 3·9	15.024	14.463	Garantirte Strecken
832.258	1,780.757	503.410	2,932.821	3,436.231	11.157	496.326	2,950.173	3,446.499	11.190	— 0·3	19.126	19.183	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
3,775.461	4,385.519	3,246.900	10,656.823	13,903.723	10.178	3,083.201	10,626.930	13,710.131	10.037	+ 1·4	17.448	17.206	Oesterr. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1894	1893	Im Monate Juli 1894 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1894 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Juli 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . .	33	33	36.134	23.731	10.496	19.953	30.449	923	27.430	831	+ 11·1	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	1,761.682	370.118	1.213.840	1,917.601	3,131.441	2.070	3,071.399	2.030	+ 2·0	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	69.825	. . . .	10.156	. . . .	10.156	2.539	9.894	2.474	+ 2·6	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	188.201	133.151	72·588	218.905	291.493	1.023	296.190	1.039	— 1·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	112.746	49.774	38.729	40.516	79.245	890	72.343	813	+ 9·5	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	30.790	57.176	11.226	64.132	75.358	1.159	72.762	1.119	+ 3·6	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	194.989	86.169	19.444	44.402	63.846	7.981	60.311	7.539	+ 5·9	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	3	. . .	2.908	15	286	83	369	123	. . . .	. . .	. . .	0·5	. . .
Böhmische Commercialbahnen .	191	191	26.504	27.924	8.238	29.741	37.979	199	3.6638	192	+ 3·6	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	17.036	2.738	11.370	6.464	17.834	575	17.890	577	— 0·3	31	31
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	3.969	2.316	1.455	3.474	4.929	197	3.876	155	+ 27·1	25	25
Kremsthalbahn	70	70	29.614	5.306	13.072	9.085	22.157	317	24.044	343	— 7·6	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	10.065	3.300	928	1.897	2.825	942	2.442	814	+ 15·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.058	812	4.535	2.549	7.084	295	7.163	298	— 1·0	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	10.564	980	7.714	4.337	12.051	208	11.140	192	+ 8·3	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.285	4.186	1.839	3.654	5.493	687	4.936	617	+ 11·3	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	. . .	2.850	1.538	937	2.225	3.162	211	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Radkersburg-Luttenberg L.-B. .	25	25	3.511	757	1.066	838	1.904	76	2.372	95	— 20·0	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn .	14	12	30.794	10.792	10.174	10.871	21.045	1.503	16.561	1.380	+ 8·9	13	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges. .	67	64	48.931	2.493	31.695	4.312	36.007	537	26.828	419	+ 28·2	64·5	46
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.167	26.282	1.370	17.424	18.794	1.044	18.666	1.037	+ 0·7	18	18
Steyrthalbahn	48	48	16.076	2.605	5.460	3.740	9.200	192	10.659	222	— 13·5	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn .	10	10	1.695	20.084	157	21.430	21.587	2.159	17.443	1.744	+ 23·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.319	11.874	2.253	14.428	16.681	428	14.265	366	+ 16·9	39	39
Preding-Wieselsdorf-Stainz . } Pöltschach-Gonobitz . . . } Kapfenberg-Au-Seewiesen . }	49	26	14.077	4.365	4.326	4.519	8.845	181	1.984	76	+ 138·2	49	26
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges. . .	10	10	112.210	1.891	11.048	1.111	12.159	1.216	11.003	1.100	+ 10·5	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	260.088	458	41.801	730	42.531	945	41.454	921	+ 2·6	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn . . .	12	12	77.035	. . . .	8.338	. . . .	8.338	695	9.044	754	— 7·8	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	172.531	. . . .	15.351	. . . .	15.351	2.193	15.125	2.161	+ 1·5	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	130.841	. . . .	10.898	. . . .	10.898	1.816	9.558	1.593	+ 14·0	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	41.544	3.577	10.050	3.264	13.314	951	12.591	899	+ 5·8	14	12
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf) .	13	13	35.255	15.743	4.609	6.313	10.922	840	8.867	682	+ 23·2	13	12
Summe . . .	16.099	15.806	11,407.616	6,416.806	6,604.682	13,919.242	20,523.924	1.275	19,808.034	1.253	+ 1·8	16.036	15.766
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488·5	7.486	2,950.500	1,295.600	2,020.100	4,487.000	6,507.100	869	6,300.841	842	+ 3·2	7.488·5	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . . .	68	68	28.300	24.600	8.500	29.500	38.000	559	30.011	441	+ 26·7	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	15.600	3.300	9.400	6.600	16.000	144	15.197	137	+ 5·1	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. . .	5.000	1.700	2.000	2.500	4.500	75	. . . .	. . .	. . .	60	. . .
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	7.000	1.600	2.800	3.200	6.000	73	. . . .	. . .	. . .	82	. . .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.500	1.600	2.100	2.400	4.500	91	3.862	79	+ 15·2	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	27.200	5.000	10.900	10.100	21.000	159	18.103	137	+ 16·0	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	5.800	5.500	2.900	5.600	8.500	133	7.669	120	+ 10·8	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	13.000	3.100	7.800	6.200	14.000	105	13.041	98	+ 7·1	133	133

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Juli 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate 1894 (Gulden)	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
190.044	159.444	51.593	140.268	191.861	5.814	49.229	120.392	169.621	5.140	+ 13·1	9.967	8.811	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
7,996.907	2,608.544	5,937.661	14,015.028	19,952.689	13.188	5,501.756	14,386.708	19,888.464	13.145	+ 0·3	22.465	22.534	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
204.762	. . . . .	30.464	. . . . .	30.464	7.616	28.856	. . . . .	28.856	7.214	+ 5·6	13.056	12.367	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
972.051	894.443	374.781	1,525.512	1,900.293	6.668	363.032	1,481.323	1,844 355	6.471	+ 3·0	11.431	11.097	Südnordd. Verbindgsb.
584.655	231.489	187.996	238.521	426.517	4.792	175.213	221.448	396.661	4.457	+ 7·5	8.215	7.641	Wien-Aspang Bahn
160.006	384.382	56.471	483.336	539.807	8.305	52.755	459.695	512.450	7.884	+ 5·3	14.237	13.515	Wien-Pottend.-W.Neust.
780.898	639.525	78.521	349.016	427.537	53.442	61.054	338.907	399.961	49.995	+ 6·9	91.615	85.706	Wiener Verbindungsb.
													Selbständige Localb.
2.908	15	286	83	369	738	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.265	. . .	Auspitzer Localbahn
163.664	179.406	45.292	202.618	247.910	1.298	43.328	192.357	235.685	1.234	+ 5·2	2.225	2.115	Böhm. Commercialb.
137.368	26.828	91.613	61.784	153.397	4.948	83.022	58.132	141.154	4.653	+ 8·7	8.482	7.805	Bozen-Meraner Bahn
21.328	12.944	7.390	21.188	28.578	1.143	7.135	18.369	25.504	1.020	+ 12·1	1.959	1.748	Gr.-Priesen-W.-Auscha
147.631	44.591	56.473	67.648	124.121	1.773	62.310	71.724	134.034	1.915	— 7·4	3.039	3.283	Kremsthalbahn
61.689	18.119	6.127	8.515	14.642	4.881	5.854	7.993	13.847	4.616	+ 5·7	8.367	7.913	Kuttenberger Localb.
57.867	6.284	34.884	13.920	48.804	2.034	34.650	13.747	48.397	2.017	+ 0·8	3.487	3.458	Mori-Arco-Riva a./G.
57.257	8.269	42.337	35.972	78.309	1.350	41.095	37.728	78.823	1.359	— 0·7	2.314	2.330	Mühlkreisbahn
63.562	30.450	11.532	24.582	36.114	4.514	10.927	22.094	33.021	4.128	+ 9·4	7.738	7.077	Neutitscheiner Localb.
14.875	12.097	4.884	17.681	22.565	1.504	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. .	2.578	. . .	Reichenau a/K-Solnitz
19.913	4.888	6.376	6.296	12.672	507	6.356	8.197	14.553	582	— 12·9	869	998	Radkersburg-Luttenbg.
148.835	64.108	48.783	64.621	113.404	8.723	46.849	59.976	106.825	8.902	— 2·0	14.954	15.260	Reichenberg-Gablonz
134.847	14.515	72.516	23.224	95.740	1.484	49.269	12.697	61.966	1.347	+ 10·2	2.544	2.309	Salzkammergut-Localb.
36.390	165.426	8.104	112.132	120.236	6.680	7.391	112.787	120.178	6.677	+ 0·04	11.451	11.446	Stauding-Stramberg
93.230	25.545	29.630	29.970	59.600	1.242	29.295	29.831	59.126	1.232	+ 0·8	2.129	2.112	Steyrthalbahn
10.056	143.516	1.024	97.758	98.782	9.878	1.015	95.803	96.818	9.682	+ 2·0	16.934	16.598	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
40.536	78.643	13.579	95.088	108.667	2.786	13.806	59.151	72.957	1.871	+ 48·9	4.776	3.207	Cilli-Wöllan
72.286	31.740	20.029	30.044	50.073	1.022	6.382	8.416	14.798	569	+ 79·6	1.752	975	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
													Dampftramways.
545.190	23.042	52.989	13.256	66.245	6.625	49.532	7.792	57.324	5.732	+ 15·6	11.357	9.826	Brünner Localeisenb.-G.
1,354.529	3.836	206.688	5.043	211.731	4.705	196.115	4.618	200.733	4.461	+ 5·5	8.066	7.647	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
351.356	. . . . .	39.426	. . . . .	39.426	3.286	37.402	. . . . .	37.402	3.117	+ 5·4	5.633	5.343	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
927.722	. . . . .	78.747	. . . . .	78.747	11.250	85.455	. . . . .	85.455	12.208	— 7·8	19.286	20.928	Dampftr. Wien-Nussd.
668.198	. . . . .	53.855	. . . . .	53.855	8.976	49.675	. . . . .	49.675	8.279	+ 8·4	15.387	14.193	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
93.568	19.944	23.213	19.968	43.181	3.084	23.080	18.813	41.893	3.491	— 11·7	5.287	5.985	Salzburger Eisenb. u. Tr.
													Wiener Localbahnen:
225.958	61.439	28.044	25.572	53.616	4.124	22.024	30.594	52.618	4.385	+ 6·0	7.070	7.517	(Wien-Wr. Neudorf)
56,481.160	44,818.355	31,252.350	99,336.757	130,589.107	8.143	29,412.332	94,141.876	123,554.208	7.837	+ 3·9	13.959	13.435	**Summe**
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen
17,721.500	8,974.700	11,276.000	33,519.503	44,795.503	5.982	10,320.904	31,791.719	42,112.623	5.625	+ 6·3	10.255	9.643	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
172.900	152.300	49.900	247.544	297.444	4.374	45.433	233.161	278.594	4.096	+ 6·8	7.498	7.021	Fünfkirchen-Bárcser B
													Localbahnen:
130.700	18.250	72.700	36.600	109.300	984	71.956	32.384	104.340	940	+ 4·6	1.687	1.611	Bács-Bodrogher Com.B.
34.200	12.950	14.000	19.600	33.600	560	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	960	. . .	Bálat.-St. György-Szobb
55.400	12.050	22.200	24.200	46.400	565	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	970	. . .	Békés-Csanáder Bahn
23.150	14.150	13.900	21.400	35.300	722	12.486	15.277	27.763	566	+ 27·5	1.238	971	Békéser Comitatsbahnen
167.300	36.600	67.100	73.500	140.600	1.065	65.034	55.658	120.692	914	+ 16·5	1.825	1.567	Biharer Vicinalbahn
39.000	36.650	19.500	36.600	56.100	877	24.183	23.964	48.147	752	+ 16·6	1.503	1.289	Budapest-Lájosmizse
85.300	20.450	51.200	41.100	92.300	694	48.062	35.121	83.183	625	+ 11·0	1.190	1.070	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1894	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1893	Im Monate Juli 1894 wurden befördert: Personen	Im Monate Juli 1894 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1894: für Personen und Gepäck	1894: für Güter	1894: im Ganzen	1894: pro Kilom.	1893: im Ganzen	1893: pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Juli 1894	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Juli 1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.400	4.500	4.200	5.800	10.000	175	7.128	125	+ 40·0	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	5.400	750	2.700	1.500	4.200	80	4.291	82	— 2·4	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	7.300	4.400	3.200	8.800	12.000	240	11.147	223	+ 7·5	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	19.500	4.600	13.700	9.300	23.000	328	19.554	279	+ 17·5	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	19.600	5.100	9.800	10.200	20.000	169	16.831	143	+ 19·0	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	28.000	9.000	14.000	18.000	32.000	262	30.238	247	+ 6·0	122	122
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	5.800	650	2.900	1.300	4.200	131	4.053	126	+ 3·9	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tomási-Miklosv.	12	...	1.000	450	400	550	950	79	...	...	...	12	...
Kaschau-Torna Localbahn	56	40	10.000	2.000	5.000	3.000	8.000	142	5.464	136	+ 4·4	49	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.600	2.450	2.300	3.700	6.000	133	5.527	122	+ 9·0	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.700	1.400	1.500	1.800	3.300	143	3.265	141	+ 1·4	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	5.400	2.900	2.700	4.300	7.000	78	5.649	63	+ 23·8	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	5.800	2.600	3.500	3.100	6.600	200	6.426	194	+ 3·1	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	12.000	3 800	5.400	7.600	13.000	102	11.954	94	+ 8·5	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	3.000	450	900	600	1.500	93	1.208	75	+ 24·0	16	16
Muránythal-Bahn	41	...	4.000	2.200	1.600	4.400	6.000	146	...	...	...	41	...
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	5.000	4.000	4.400	8.100	12.500	219	8.534	149	+ 46·9	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.000	4.700	1.000	6.200	7.200	400	7.116	395	+ 12·0	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	3.200	3.000	1.600	4.500	6.100	174	8.239	235	— 25·9	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	500	2.300	150	2.350	2.500	139	1.882	104	+ 33·6	18	18
Slavonische Localbahn	49	...	6.100	3.100	3.700	6.300	10,000	204	...	...	...	49	...
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.500	1.000	2.500	1.500	4.000	85	3.232	68	+ 25·0	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	15.100	3.450	6.800	6.900	13.700	258	11.226	211	+ 22·2	53	53
Száthmar-Nágybányaer L.-B.	60	60	11.600	4.000	7.000	8.000	15.000	250	14.260	237	+ 5·5	60	60
Szekler Bahn	39	39	6.000	2.500	3.000	3.500	6.500	166	6.218	159	+ 4.4	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	...	7.200	600	3.600	700	4.300	116	...	...	...	37	...
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.300	5.600	7.000	9.000	16.000	149	11.845	110	+ 35·5	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	650	1.550	400	3.100	3.500	109	3.292	103	+ 5·8	32	32
Torontaler Localbahnen	182	109	28.600	7.100	13.500	14.300	27.800	153	32.490	298	— 48·6	148	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	3.100	1.600	1.900	2.100	4.000	125	2.936	91	+ 37·3	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	1.900	9.800	2.200	10.800	13.000	260	14.103	282	— 7·8	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.700	750	1.200	600	1.800	48	1.350	36	+ 33·3	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	52.500	19.500	21.900	39.100	61.000	205	48.661	164	+ 25·0	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	41.300	6.500	18.600	13.000	31.600	272	30.827	266	+ 2·2	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	...	1.900	1.800	950	3.550	4.500	500	...	...	...	9	...
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	124.927	181.773	82.474	314.224	396.698	1.033	378.422	986	+ 4·7	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.658	42.847	2.672	49.663	52.335	774	57.384	848	— 8·8	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	49.834	29.367	14.920	44.321	59.241	502	65.772	557	— 9·8	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	173.728	185.025	167.640	463.450	631.090	898	622.307	885	+ 1·5	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	49.044	34.040	31.030	56.900	87.930	271	94.620	291	— 6·9	325	325
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	895	8.134	293	9.805	10.098	264	10.152	265	— 0·4	38·3	38·3
Borossebes-Menyházer Localb.	21	...	1.858	2.458	860	1.770	2.630	125	...	...	...	21	...
Barcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	7.103	15.744	7.453	28.311	35.764	291	36.047	293	— 0·7	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	256.298	2.655	26.449	1.232	27.681	656	23.050	546	+ 20·0	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	47·683	3.840	6.308	809	7.117	890	6.662	833	+ 6·8	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	...	7.949	2.330	6.836	5.657	12.493	279	...	...	...	44·8	...
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.301	12.075	1.080	12.822	13.902	421	18.684	566	— 25·6	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	8.605	794	2.279	1.274	3.553	209	3.470	204	+ 2·4	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	10.148	297	2.094	274	2.368	87	2.065	76	+ 14·5	27	27
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.924	1.186	236	579	815	240	686	202	+ 19·0	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	3.651	3.520	686	1.146	1.832	204	1.565	174	+ 17·2	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	4.878	968	1.796	1.452	3.248	324	3.024	302	+ 7·6	10	10
Löcsethalbahn	13	13	5.055	985	1.510	809	2.319	178	2.422	186	— 4·3	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	7.309	14.167	1.871	19.080	20.951	346	18.228	301	+ 14·9	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	...	3.896	7.742	1.685	12.136	13.821	203	...	...	...	68	...
Poprádthalbahn	15	15	11.301	5.231	3.211	3.939	7.150	477	5.721	381	+ 25·2	15	15
Szamosthalbahn	222	222	28.591	17.549	22.320	37.707	60.027	270	47.007	212	+ 27·3	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	...	3.163	1.602	563	1.001	1.564	130	...	...	...	12	...
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	24	3.600	5	1.050	1.055	182	1.619	279	— 34·8	5·8	5·8
Ungthalbahn	35	...	8.560	7.058	2.486	9.041	11.527	329	...	...	...	9·2	...
Summe	12.811	12.249	4,226.933	2,057.087	2,630.457	5,858.102	8,488.559	663	8,126.541	663	0	12.740	12.249

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juli 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
60.800	29.200	30.400	37.300	67.700	1.188	28.800	28.049	56.849	997	+ 19·1	2.037	1.709	Debreczin-Hajdu-Nánás
34.800	6.600	17.400	13.200	30.600	588	18.918	9.939	28 857	554	+ 6·1	1.008	949	Felek-Fogaras
49.500	29.950	20.850	59.650	80.500	1.610	16.805	63.346	80.151	1.603	+ 0·4	2.760	2.748	Gran—Almás-Füzitö
120.800	37.950	83.800	76.000	159.800	2.283	82.916	62.517	145.433	2.077	+ 9·8	3 914	3.560	G. Kikinda-G. Becskerek
96.600	32.250	48 300	64.600	112.900	956	46.813	50.817	97.630	827	+ 15·6	1.638	1.418	Grosswardein-B.-Vaskoh
159.200	55.100	76.700	110.300	187.000	1.533	78.532	81.195	159.727	1.309	+ 17·0	2.628	2.244	Háromszéker Localb.
32.400	6.350	16.200	12.750	28.950	904	17.145	9.063	26.208	819	+ 10·3	1.549	1.404	Hermannst.-Rothenthp.
7.200	4.225	2.900	5.800	8.700	725	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.243	. . .	Hidegkut-Gyönk-Tomási
43.700	14.750	21.850	22.150	44.000	898	19.255	11.722	30.977	774	+ 16·0	1.539	1.327	Kaschau-Torna
26.200	19.750	13.100	29.600	42.700	949	13.004	22.096	35.100	780	+ 21·6	1.641	1.337	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
22.300	9.650	8.950	12.400	21.350	928	7.481	11.875	19.356	841	+ 10·3	1.590	1.443	Kun-St. Márton-Szentes
28.800	22.300	14.400	33.500	47.900	538	12.670	23.132	35.802	402	+ 33·8	922	689	Máros-Ludás—Bistritz
31.800	17.050	19.100	20.700	39.800	1.206	22.186	19.335	41.521	1.258	— 4·1	2.067	2.157	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
81.000	28.000	34.500	56.100	90.600	713	28.924	44.428	73.352	577	+ 23·5	1.223	989	Matraer Vicinalbahnen
18.100	3.450	5.350	4.450	9.800	612	4.255	3.572	7.827	489	+ 25·1	1.049	839	Mezötur-Turkever E.
26.500	16.850	3.600	33.600	42.200	1.029	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.764	. . .	Muránythalbahn
50.600	29.150	27.000	58.000	85.000	1.491	21.560	34.806	56.366	989	+ 50·8	2.556	1.667	Nyiregyháza-M.-Szalka
27.000	22.450	6.550	39.150	45.700	2.538	6.807	30.323	37.130	2.062	+ 23·1	4 351	3.533	Petroszény-Lupény
25.400	18.050	12.700	27.200	39.900	1.140	19.641	30.633	50.274	1.436	— 20·6	1.954	2.462	P. Tenyö-K. Szt. Marton
3.500	11.350	1.000	13.300	14.300	794	941	12.707	13.648	758	+ 4·7	1.361	1.299	Ruma-Vrdnik
37.500	12.650	20.900	25.400	46.300	945	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.620	. . .	Slavonische Localbahn
37.200	7.750	16.900	11.700	28.600	608	15.105	12.362	27.467	584	+ 4·1	1.043	1.000	Somogy-Szobb-Barcs
74.800	25.350	37.500	50.700	88.200	1.664	36.090	38.759	74.849	1.412	+ 17·8	2 853	2.420	Steinamanger-Pinkafeld
63.900	31.250	38.400	63.100	101.500	1.691	28.734	70.802	99.536	1.659	+ 1·9	2.899	2.844	Száthmar-Nagybánya
35.000	14.200	17.500	19.900	37.400	958	15.451	14.930	30.381	779	+ 22·9	1.642	1.335	Székler Bahn
49.200	3.050	24.700	3.900	28.600	773	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.325	. . .	Szentes-H.M.-Vásárhely
34.000	39.200	40.200	62.800	103.000	963	33.021	50.455	83.476	780	+ 22·7	1.651	1.337	Szilágyságer Eisenb.
4.050	7.400	2.450	14.850	17.300	541	2.343	13.331	15.674	489	+ 10·7	927	838	Taraczthal-Bahn
151.800	78.700	71.500	158.200	229.700	1.552	54.225	141.245	195.470	1.793	— 1·4	2.660	3.073	Torontaler Localb.
19.000	13.000	11.500	17.700	29.200	912	11.287	11.792	23.079	721	+ 26·5	1.563	1.236	Ujszász-Jászapáther E.
15.350	74.400	18.000	82.500	100.500	2.010	10.475	50.323	70.798	1.416	+ 41·9	3.445	2.426	Vinkovce-Brcska
14.300	3.000	6.350	3.550	9.900	268	5.328	3.202	8.530	231	+ 16·0	460	397	Warasdin-Golubovec
321.800	110.400	136.000	220.000	356.000	1.198	119.874	170.423	290.297	977	+ 22·6	2.039	1.675	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
188.400	43.050	84.750	86.150	170.900	1.473	81.812	100.502	182.314	1.571	— 6·2	2.525	2.693	Zagorianer Bahn
14.650	11.400	6.650	22.250	28.900	3.211	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.504	. . .	Zsebely-Csákovárer Lb.
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
665.743	1,226.447	387.491	1,949.926	2,337.417	6.087	383.608	1,844.519	2,228.127	5.803	+ 4·8	10.435	9.948	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
33.189	264.230	15.927	323.078	339.005	5.016	15.703	252.987	268.690	3.975	+ 26·2	8.599	6.814	Mohács-Fünfkirchner B.
317.495	242.716	100.756	363.309	464.065	3.933	95.859	365.194	461.053	3.907	+ 0·6	6.742	6.698	Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
1,149.103	1,260.139	984.050	3,251.427	4,235.477	6.025	907.806	3,416.140	4,323.946	6.151	— 2·0	10.329	10.545	Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen:
318.667	299.157	197.150	464.400	661.550	2.035	186.450	476.570	663.020	2.040	+ 0·2	3.489	3.497	Arader u. Csánader E.
5.263	59.313	1.810	64.851	66.661	1.740	1.645	64.139	65.784	1.717	+ 1·3	2.983	2.944	Belišče-Kapelna(Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
5.811	14.915	2.429	10.822	13.251	631	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.082	. . .	Borossebes-Menyháza
42.357	93.660	38.660	173.194	211.854	1.722	40.557	191.771	232.328	1.889	— 8·8	2.952	3.238	Bárcs-Pakracer E.
1,098.604	12.993	140.730	9.444	150.174	3.559	112.038	7.392	119.430	2.877	+ 23·7	6.101	4.932	Budapester Localb.
285.980	16.726	32.297	3.798	36.095	4.512	26.978	7.913	34.891	4.361	+ 3·5	7.735	7.476	Budapest-Szt. Lörincz
31.712	18.217	22.540	41.715	64.255	1.434	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.458	. . .	Eperies-Bártfeld
17.912	86.787	4.874	101.527	106.401	3.224	4.248	93.284	97.532	2.956	+ 9·0	5.527	5.068	Gölnitzthal-Bahn
49.724	5.761	12.733	9.212	21.945	1.291	12.267	8.611	20.878	1.228	+ 5·1	2.213	2.105	Güns-Steinamager
45.405	2.700	12.008	2.463	14.471	535	11.609	2.235	13.844	512	+ 4·5	917	878	Haraszti-Ráczkeve
10.601	5.400	1.445	3.462	4.907	1.443	1.291	3.566	4.857	1.428	+ 1·0	2.473	2.448	Holics-Gödinger Lb.
16.151	17.570	2.948	6.300	9.248	1.027	2.938	3.752	6.690	743	+ 38·2	1.761	1.274	Kesmárk-Szepés-Bela
22.794	10.093	7.640	11.480	19.120	1.912	7.267	11.862	19.129	1.912	. . .	3.278	3.278	Keszthély-B. Szt. György
24.253	6.904	7.615	5.602	13.217	1.017	7.424	4.132	11.556	889	+ 14·5	1.743	1.524	Löcsethalbahn
54.488	75.229	11.552	112.555	124.107	2.048	9.849	103.320	113.169	1.868	+ 9·6	3.511	3.202	Marmaroser Salzb. A.-G.
24.221	43.948	9.806	82.573	92.379	1.358	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.328	. . .	Nagy-Károly-Somkuti
45.542	30.797	12.613	23.751	36.364	2.424	9.796	20.022	29.818	1.988	+ 21·9	4.155	3.408	Poprádthalbahn
185.046	80.925	132.755	193.091	325.846	1.468	130.573	172.521	303.094	1.365	+ 7·0	2.517	2.340	Számosthalbahn
11.600	8.080	2.556	4.815	7.371	614	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.053	. . .	Szépes-Béla-Podolin
141	25.540	26	8.000	8.026	1.384	86	5.332	5.418	934	+ 48·2	2.372	1.601	Terret-Kowacsna
15.306	12.367	4.293	15.372	19.665	2.137	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.663	. . .	Ungthalbahn
24,913.708	14,087.939	14,736.154	42,828.664	57,564.818	4.518	13,426.548	40,470.127	53,896.675	4.400	+ 2·7	7.745	7.543	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1894	1893	Im Monate Juli 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Juli 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen .	16.099	15.806	11,407.616	6,416.806	6,604.682	13,919.242	20,523.924	1.275	19,808.034	1.253	+ 1·8	16.036	15.766
Summe der ungar. Eisenbahnen .	12.811	12.249	4,226.933	2,057.087	2,630.457	5,858.102	8,488.559	663	8,126.541	663	0	12.740	12.249
Hauptsumme	28.910	28.055	15,634.549	8,473.893	9,235.139	19,777.344	29,012.483	1.004	27,934.575	996	+ 0·8	28.776	28.015
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·35	6·35	9.713	136	9.410	320	9.730	1.532	9.134	1.438	+ 6·5	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg . . .	5·318	5·318	10.949	4	13.786	388	14.174	2.665	14.281	2.685	— 0·7	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi) .	5·5	5·5	37.805	29	13.290	33	13.323	2.422	12.294	2.235	+ 8·0	. . .	. . .
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft) . .	5·7	. . .	6.741	13	15.816	56	15.872	2.784	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin .	105	105	9.998	14.513	5.309	17.362	22.671	216	19.600	187	+ 15·5	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	25.618	28.835	31.942	80.782	112.724	419	102.358	381	+ 10·0	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla (S. Han), Lašva-Travnik . . . . . ., Metkovic-Sarajevo	275	245	94.627	21.671	21.714	41.928	63.642	231	43.275	177	+ 30·5	275	245

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juli 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro Juli 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz . .	+ 15.638	Personen und	+ 9.984·64 fl
Ergänzungsnetz . . .	— 3.865	„ „	+ 2.430·34 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 10.514	„ „	+ 3.824·24 „

Auf dem Ergänzungsnetze hat die Zahl der Fahrten auf längeren Strecken zugenommen.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro Juli 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 17.570 t	+ 10.101·24 fl.
„ „ Ergänzungsnetz	+ 4.476 t	+ 19.661·09 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	— 1.784 t	— 8.520·81 „

Der Ausfall bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist grösstentheils auf den schwächeren Kohlenverkehr zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bereits bis zum Monate April 1894 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die Transport-Einnahmen des Gesammtnetzes haben im Monate Juli 1894 gegen die gleiche Periode des Vorjahres eine Vermehrung von fl. 68.795 erfahren, wovon auf den Personenverkehr fl. 60.826 und auf den Güterverkehr fl. 7969 enfallen.

Die Steigerung der Einnahmen ist demnach hauptsächlich dem sehr regen Personenverkehre zuzuschreiben.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben weist im Monate Juli 1894 eine Einnahmen-Vermehrung von fl. 473 und die Localbahn Mödling-Hinterbrühl eine solche von fl. 262 nach.

Dagegen haben sich die Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg um fl. 443 vermindert.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften haben sich im Monate Juli 1894 gegen die gleiche Periode des Vorjahres in den Einnahmen gebessert:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um	fl.	2.596
„ Leoben-Vordernberger Bahn um . . .	„	2.881
„ Localbahn Cilli-Wöllan um	„	2.416
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger um . .	„	83

Einnahmen-Ausfälle haben dagegen erfahren:

die Graz-Köflacher Bahn um	fl.	7.697
„ Localbahn Radkersburg-Luttenberg um .	„	468
„ Bárcs-Pakraczer Bahn um	„	283

Die bei den Bahnen fremder Gesellschaften nachgewiesenen Unterschiede betreffen vorwiegend den Güterverkehr.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Juli 1894 wurden im Entgegenhalte zu den Ergebnissen des Vorjahres um 7671 Personen und 20.347 t Güter mehr als im Monate Juli 1893 befördert und eine Einnahmen-Steigerung von fl. 6902 erzielt.

Die Mehreinnahmen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Juli 1894 betragen fl. 29.856. Von denselben entfallen fl. 12.783 auf den Personen- und fl. 17.073 auf den Güterverkehr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Bauherstellung.) Das Project für die Umgestaltung der Wasserstation und Aufstellung eines Wasserreinigungsapparates (Patent Derwaux) in der Station Breitensee wurde genehmigt.

[23. August, H.-M.-Z. 44.575.]

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Juli 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Recapitulation.
56,481.160	44,818.355	31,252.350	99,336.757	130,589.107	8.143	29,412.332	94,141.876	123,554.208	7.837	+ 3·9	13.959	13.435	Sa. d. österr. Eisenb.
24,913.708	14,087.939	14,736.154	42,828.664	57,564.818	4.518	13,426.548	40,470.127	53,896.675	4.400	+ 2·7	7.745	7.543	Sa. d. ungar. Eisenb.
81,394.868	58,906.294	45,988.504	142,165.421	188,153.925	6.539	42,858.880	134,612.003	177,450.883	6.334	+ 3·2	11.210	10.858	Hauptsumme

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	Name
14.779	332	13.784	822	14.606	. . .	13.299	677	13.976	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
16.614	10	21.307	410	21.717	. . .	23.305	229	23.534	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergb. in Salzburg
92.157	321	40.779	382	41.161	. . .	39.700	86	39.786	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
9.329	32	21.753	124	21.877	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

Personen	Güter	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	Name
. . . . . .	. . . . .	31.555	87.397	118.952	1.133	27.488	80.727	108.215	1.031	+ 9·9	1.942	1.767	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
. . . . . .	. . . . .	172.349	510.204	682.553	2.537	150.224	470.258	620.482	2.307	+ 10·0	4.349	3.955	K. u. k. Bosna-Bahn
326.942	125.193	98.570	261.117	359.687	1.308	71.974	188.234	260.208	1.062	+ 23·2	2.242	1.821	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S. Han), Lašva-Travnik, Metković-Serajevo

Projectirte Localbahn Zwickau—Gabel. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 27. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Böhmischen Nordbahn vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Zwickau der Linie Röhrsdorf—Zwickau der Böhmischen Nordbahn nach Gabel im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Commission wird insbesondere die Lage der Endstation Gabel unter dem Gesichtspunkte zu erörtern sein, ob diese Station im Späteren in den Trassenzug der projectirten Localbahn Reichenberg—Gabel—Neu-Reichstadt ohne Schwierigkeiten einbezogen werden kann. [H.-M.-Z. 44.025.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Olmütz—Czelechowitz: Erweiterung der Station Namiest: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Namiest der Localbahn Olmütz-Czelechowitz für den 7. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei - Secretär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 15.651.]

Böhmische Westbahn. (Linie Chrast — Radnitz: Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Schleppbahn von der Station Radnitz der Böhmischen Westbahn zum Ringofen des Bauunternehmers Josef Kozak für den 7. September anberaumt. [G.-I.-Z. 16.223.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Herstellungen in Wien.) Das Project für die Umänderung der Gartenanlage unter Verlegung des Bürgersteiges an der Abfahrtseite des Nordwestbahnhofes in Wien wurde genehmigt. [2. August, Z. 41.955.]

— (Bauliche Veränderungen in Nimburg.) In der Station Nimburg werden aus Anlass des Ausbanes des zweiten halbrunden Heizhauses die nördlichen Geleisegruppen umgestaltet, die Werkstättengeleise vermehrt, ein Kohlenschuppen, sowie die für die Ausrüstung der Maschinen bestimmten Wassereinrichtungen verlegt. [17. August, Z. 28.577.]

— (Herstellung einer Schleppbahn.) Das Project für die Herstellung einer Schleppbahnverbindung zwischen der Station Gross-Wossek und der nächst derselben liegenden Cichoriendörre der Firma R. Heller & R. Robitschek wurde genehmigt. [9. August, Z. 37.132.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Kasernengebäude in Tinischt.) In der Station Tinischt wird für Zwecke der Unterkunft des Stationspersonals ein Kasernengebäude hergestellt. [14. August, Z. 44.130.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Blockirung der Distanzsignale.) In der Station Turnau wurde eine elektrische Blockvorrichtung für die Distanzsignale gegen Kleinskal und Liebenau hergestellt. [8. August, Z. 36.903.]

Localbahn Radkersburg - Luttenberg. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat bezüglich des Projectes der Südbahn-Gesellschaft über Herstellungen behufs Abhilfe der bestehenden misslichen Inundationsverhältnisse nächst der Station Radkersburg im Zuge der obgenannten Localbahn die Localcommission unter der Leitung des k. k. Bezirkshauptmannes Franz Frh. v. Schweickhardt auf den 4. September anberaumt. (29. August, H.-M.-Z. 46.258.]

Projectirte Localbahn von Brüsau - Brünnlitz nach Polička. (Trassengenehmigung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 12. bis 14. April durchgeführten Trassenrevision hinsichtlich des von Arnold Löw-Beer, Fabrikanten in Elisenthal bei Brünnlitz, und Consorten vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Brüsau-Brünnlitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Bistrau nach Polička wurde die Trassenführung im Sinne des der commissionellen Amtshandlung vorgelegenen Projectes genehmigt. [30. August, Z. 28.672.]

Schiffahrt.

Ungarische See- und Fluss-Schiffahrt - Gesellschaft. (Projectirte Gründung und Financirung.) Unter Aegyde der Regierung ist in Ungarn die Gründung einer Actien-Unternehmung unter der Firma „Ungarische See- und Fluss-Schiffahrt-Gesellschaft" im Zuge. Der Zweck der Gesellschaft ist insbesondere die Hebung der Schiffahrt auf Nebenflüssen, Canälen, Süsswasserseen etc., doch wird auch die Cabotage im Bereiche des Littorales cultivirt werden. Die Financirung der neuen Gesellschaft wird durch die Finanzgruppe der Ungarischen Creditbank erfolgen, welcher auch die Oesterreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe und die Ungarische Escompte- und Wechslerbank angehören. Nachdem der Gesetzentwurf im Laufe

der letzten Sessionen der Legislativen nicht mehr eingebracht werden konnte, hat der kgl. ungar. Handelsminister den in Angelegenheit der Financirung der projectirten Unternehmung mit der Ungarischen Creditbank bereits abgeschlossenen Präliminarvertrag bis auf Weiteres erneuert.

Bodensee. (Hafen- und Zollhofordnung für Lindau.) Die kgl. bayerische Regierung von Schwaben und Neuburg (Kammer des Innern) hat im Einvernehmen mit der kgl. General-Direction der Zölle und indirecten Steuern unterm 16. Juli eine neue Hafen- und Zollhofordnung für Lindau erlassen, worin u. A. Nachstehendes verfügt wird:

§ 1.

Der Hafen von Lindau ist eine Staatsanstalt und die Handhabung der Localhafenordnung dem kgl. Hafencommissär übertragen, welcher auch die im Artikel 11 der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 bezeichnete Hafenbehörde bildet. Der Hafenbehörde gehören weiters an der Stellvertreter des kgl. Hafencommissärs, der Hafenaufseher und der Leuchtthurmwächter.

§ 2.

Die Hafenbehörde ist gemäss des oben angeführten Artikels 11 berechtigt und verpflichtet, unbeschadet der anderwärts erfolgten Regelung zur Zuständigkeit der Untersuchung der Schiffe auf ihre Dienstfähigkeit, darüber zu wachen, dass die im Hafengebiete verkehrenden Schiffe sich im vorschriftsmässigen Zustande befinden, dass die vorgeschriebenen Requisiten vorhanden sind, dass die Mannschaft in dienstfähigem Zustande sich befindet, und dass eine Ueberschreitung der zulässigen Belastung nicht stattfindet. Wahrgenommene Mängel in der Ausrüstung der Schiffe sind der betreffenden Verwaltung zur Kenntniss zu bringen. Wenn Mängel wahrgenommen und auf Aufforderung nicht beseitigt werden und durch dieselben eine directe Gefahr für das Schiff oder den Schiffahrtsbetrieb gegeben erscheint, insbesondere wenn die Dienstesunfähigkeit eines oder mehrerer Schiffsbediensteten constatirt ist, so dass die sichere Führung des Schiffes in Frage gestellt erscheint und ein erforderlicher Ersatz nicht zu beschaffen ist, kann die Hafenbehörde das Auslaufen des Schiffes bis zum Wegfall des bestehenden Bedenkens untersagen. Von jeder derartigen Massnahme ist der Schiffseigenthümer, bezw. die Verwaltung, welcher das Schiff untersteht, im kürzesten Wege zu verständigen.

§ 3.

Das Hafengebiet besteht aus dem mit Mauern umgebenen und mit einer Einfahrt versehenen Wasserbecken nebst den dazu gehörigen Landungs- und Lagerplätzen. . . . . . .

§ 5.

Das Ein- und Auslaufen der Schiffe auch mit zollpflichtigen Gegenständen ist jederzeit, auch bei Nacht, insoweit nicht zollpflichtige oder sonstige Vorschriften im Wege stehen, gestattet. Das Einlaufen von Dampfschiffen ist, soweit dies für Coursfahrten nicht durch den veröffentlichten Fahrplan geschieht, von Nothfällen abgesehen, der Hafenbehörde eine Stunde vorher schriftlich oder telegraphisch anzuzeigen. Für Fahrten mit Dampfbarkassen oder Motorenbooten ist die Anzeige erlassen. Segelschiffe, mit Ausnahme der Vergnügungs-Segelschiffe, haben der Hafenbehörde ihr Einlaufen zu melden und auf Verlangen die Schiffspapiere vorzuweisen.

§ 6.

Die Einfahrt der Dampfschiffe in den Hafen, sowie die Ausfahrt aus demselben und das Manöveriren in demselben soll, soweit immer möglich, mit verringerter Kraft geschehen.

§ 7.

Wenn zwei den Hafen anlaufende Schiffe sich gleichzeitig der Hafenluke nähern, so hat dasjenige Schiff, welches das andere an der rechten Seite hat, diesem letzteren den Vorrang für die Einfahrt zu lassen. Ein Dampfschiff geht hiebei aber jedem nicht unter Dampf gehenden Schiffe vor, es sei denn, dass ein mit kräftigem Winde segelndes Schiff augenscheinlich nicht in der Lage ist, ohne eigene Gefahr dem Dampfschiff das Fahrwasser frei zu lassen.

§ 8.

Wenn zwei oder mehrere Dampfschiffe zu einer und derselben Zeit zur Ausfahrt aus dem Hafen bereit liegen, so erhält dasjenige Dampfschiff den Vorrang, welches vermöge seiner Aufstellung und unter Berücksichtigung der herrschenden Windrichtung am schnellsten und ohne Gefährdung anderer Schiffe die Ausfahrt zu bewirken vermag. Das nachfolgende Schiff darf sich erst dann in Bewegung setzen, wenn das erstere die Hafenluke verlassen hat. Ist das vorhergehende Schiff rückwärts aus dem Hafen gefahren, so darf bei Nacht, Sturm oder unsichtigem Wetter (d. i. Nebel, Schneegestöber u. dgl.) das folgende Schiff erst dann den Hafen verlassen, wenn ersteres abgeschwenkt und seinen vorgeschriebenen Cours eingeschlagen und das hiefür vorgeschriebene Signal gegeben hat. Den Dampfschiffen, welche ihre Fahrten nach dem veröffentlichten Fahrplan ausführen, steht bei der Ausfahrt der Vorrang vor Segelschiffen zu.

§ 9.

Bei Tag und in ruhiger Nacht ist es gestattet, die Abfahrt aus dem Hafen zu bewerkstelligen, wenn ein ankommendes Dampfschiff von der Hafenluke noch mindestens 500 m entfernt ist und durch das ausfahrende Schiff das einfahrende zweifellos nicht in seinem Laufe gestört wird. Die Absicht der Ausfahrt muss jedoch schon früher durch das hiefür vorgeschriebene Signal kundgegeben und die Abfahrt darf erst dann bewerkstelligt werden, wenn das ankommende Dampfschiff in genügender Entfernung von der Hafenluke die Maschine abgestellt und dies durch Erwiderung des Signals bekanntgegeben hat. Bei unsichtigem Wetter ist das gleiche Verfahren zu beobachten, sobald das einlaufende Schiff mit der Abgabe des Hafeneinfahrtssignals I begonnen hat. Segelschiffe dürfen den Hafen nicht verlassen, während ein Dampfschiff in der Ausfahrt oder in der Einfahrt begriffen und die Möglichkeit eines Zusammentreffens im Falle gleichzeitiger Ausfahrt des Segelschiffes gegeben ist. Es ist Pflicht des Segelschiffführers, sich Gewissheit darüber zu verschaffen, ob sich ein Dampfschiff dem Hafen nähert. Führer von Dampf- oder Segelschiffen dürfen bei gemeldeter Anwesenheit von Zoll- oder Polizei-Bediensteten an Bord den Hafen mit ihren Schiffen erst nach Beendigung der Dienstesverrichtung jener Bediensteten verlassen.

§ 10.

Wenn in stürmischer Nacht ein Dampfschiff sich bis auf 1 km dem Hafen genähert hat, ebenso wenn bei unsichtigem Wetter das Hafeneinfahrtssignal II eines ankommenden Schiffes gehört wird, darf kein Schiff mehr den Hafen verlassen oder die Hafenluke verstellen.

§ 11.

Kähne, Gondeln, Motorenboote und andere kleine Schiffe müssen den ein- und auslaufenden Dampfschiffen in angemessener Entfernung aus dem Wege gehen. Es ist daher den Kähnen u. s. w. namentlich der Aufenthalt in der Hafenluke untersagt, während grössere Schiffe aus- und einlaufen. Auch Segelschiffe dürfen in der Hafeneinfahrt nicht vertäut liegen. Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf zum unmittelbaren Transport an der Hafeneinfahrt bereit gestellte Schleppkähne oder Segelschiffe. Das Fahren mit Kähnen und Gondeln im Hafen bei Nebelwetter, das Anlegen derselben, sowie von Motorenbooten an Dampfschiffen und das Kreuzen der Dampfschiffcourse im Hafen ist verboten, desgleichen das Fahren in die Wellen der Dampfschiffe. Ein Dampfschiff, welches sich in gefahrdrohender Weise einem Segelschiffe, Kahn, Gondel u. dgl. nähert, hat diese Fahrzeuge durch Glockenzeichen auf die Gefahr aufmerksam zu machen.

§ 12.

Das Einbringen von Holzflössen in den Hafen oder das Einbinden von solchen daselbst ist nicht gestattet.

§ 13.

Die Hafeneinfahrt wird während der Nacht (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) beleuchtet, und zwar am rechtsseitigen Hafenkopfe (vom Lande aus gesehen) mit einem rothen, am linksseitigen mit einem weissen Licht. Eine weitere Laterne mit intensivem weissen Licht befindet sich an der Anlandestelle vor dem k. Hauptzollamte, und brennt dieses Licht jede Nacht zu der Zeit, zu welcher das Anlanden von Dampfbooten zu erwarten, und soweit die Hafenbehörde hievon verständigt ist. Der Leuchtthurm ist mit beweglichem Licht versehen und wird in nicht mondhellen Nächten, solange Dampfschiffe zu erwarten sind, beleuchtet. Die Beleuchtung der Hafenquais, Molen und Ausladeplätze, soweit sie der Hafenbehörde obliegt und soweit nicht die Verkehrs- und Zollsicherheit eine längere Dauer

erheischt, hört mit der Beendigung des Ladegeschäftes auf. Der westliche Hafenquai bleibt bis zum Einlaufen des letzten Traject-Fahrzeuges beleuchtet. . . . . . »

§ 14.

Segelschiffe, Güterschleppschiffe und Trajectkähne, welche den Hafen von Lindau befahren, haben bei Nacht zu führen: a) wenn sie selbstständig fahren, am Bug ein weisses Licht, auf 2 km sichtbar; b) im Anhange eines Dampfschiffes am Heck noch ein weisses Licht. Segelyachten, Motoren-, Fischer- und Ruderboote haben bei Annäherung von oder zu Dampfschiffen auch im Hafen rechtzeitig ein weisses Licht zu zeigen. Weisse Lichter sind bei Nacht von den grösseren, Eingangs dieses Paragraphen erwähnten Schiffen, sowie den Dampfschiffen, auch wenn sie im Hafen vertäut liegen, so lange Schiffe in der Ein- und Ausfahrt begriffen sind, zu zeigen, und zwar an den der Hafeneinfahrt zugekehrten Schiffsenden und an den am weitesten hervorragenden Schiffsseiten (Radkästen). Schiffe, welche am Löwen- und Trajectmolo liegen, können auf Antrag von dieser Verpflichtung befreit werden. Schiffe kleinster Gattung sind, wenn sie nicht an Anlandestellen oder Hinterstellungsplätzen der grösseren Schiffe (einschliesslich der Dampfschiffe) sich befinden, von der Beleuchtung befreit. Auf Aufforderung der Hafenbehörde haben auch diese kleinsten Schiffe das betreffende Licht zu führen. Jedes vor Anker liegende Schiff muss ein nach allen Seiten sichtbares weisses Licht zeigen. Schiffe (mit Ausnahme der oben erwähnten kleinsten), welche an nicht vollständig beleuchteten Plätzen liegen und dabei eine Landungstreppe angelegt haben, müssen die Nacht über auch den Schiffseingang mit einem weissen Licht beleuchten.

§ 15.

Auf jedem im Hafengebiete vertäuten oder ankernden Schiffe soll eine Schiffswache aufgestellt sein, welche für die Sicherheit des Schiffes zu sorgen hat. Für sämmtliche Schiffe oder für eine Mehrheit von solchen können die Einzelwachen durch gemeinschaftliche Schiffswachen ersetzt werden. Entstehen mangels oder in Folge Saumseligkeit dieser Wachen Schäden an eigenen oder fremden Fahrzeugen, so ist hiefür der Schiffsführer oder der Schiffseigenthümer verantwortlich. Das Verlassen des Schiffes u. s. w. durch die Wache oder sontige Pflichtvernachlässigungen derselben sind strafbar.

§ 16.

Die Hafenbehörde (der Hafenaufseher) weist den Schiffen bestimmte Plätze zum Anlegen, sowie zum Aufenthalte und zum Aussteigen der auf dem Schiffe befindlichen Personen, desgleichen zur Ausladung der Güter, ebenso zur Aufnahme von Personen und Gütern an. Ohne Erlaubniss darf eine willkürliche Aenderung nicht vorgenommen werden. . . . .

§ 17.

Unter allen Umständen muss dafür gesorgt werden, dass durch die gelandeten Schiffe die Schiffahrt so wenig wie möglich gehindert wird. Die Schiffsführer haben dafür zu sorgen, dass ihre im Hafen liegenden Schiffe sicher an den hiezu bestimmten Ringen und Pfählen (die Dampfschiffe in der Regel mit wenigstens zwei Tauen) befestigt werden. Das Hilfspersonal zu diesem Zwecke (Schiffsanbinder) für ankommende Dampfschiffe, soweit dieselben fahrplanmässig oder sonst angemeldet sind, stellt das k. Betriebsamt. . . . .

§ 18.

Die Reisenden dürfen erst nach vollständiger Befestigung des Schiffes und Auslegung der Schiffsbrücke und nachdem das hiefür bestimmte Personal zur Herausschaffung des Reisegepäckes und Verbringung desselben zur Zollrevision eingetreten ist, aussteigen. Ueber den Vollzug dieser Anordnung hat in erster Reihe der Schiffsführer zu wachen. . . . .

§ 20.

. . . . Die Benützung der dem k. Zollärar gehörigen Krahne ist unentgeltlich gestattet. Dem Hafenpersonale kommt diesbezüglich die Aufsicht zu. Der Schiffsführer, Waarenempfänger u. s. w., welcher einen Krahn benützen will, kann hiezu seine eigenen Leute verwenden, jedoch steht es der Hafenbehörde zu, ungeeignete Persönlichkeiten von der Verwendung auszuschliessen. Die Ein- und Ausladung der für den regelmässigen Güterverkehr bestimmten Fahrzeuge, welche durch bahnamtlich aufgestellte Güterlader bewirkt wird, hat gegenüber den Privaten den Vorrang; im Uebrigen entscheidet die Zeit der Anmeldung. Für Beschädigungen, welche beim Aus- und Einladen mittelst Krahnen etwa an Gütern, Schiffen, Wagen u. dgl. stattfinden, übernimmt die Hafenbehörde keine Haftung.
. . . .

§ 24.

. . . . Ueber aussergewöhnliche Vorkommnisse während der Fahrt und im Hafen ist der Hafenbehörde die gemäss Art. 12 der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung vom 22. September 1867 vorgesehene Anzeige zu erstatten. Zur Hilfeleistung bei Schiffsunfällen steht ein entsprechend ausgerüstetes Rettungsboot bereit, zu dessen Bemannung die Hafenbehörde die verfügbare Mannschaft der im Hafen liegenden Schiffe nach Bedarf heranziehen kann, sowie sie auch sonst die zur Hilfeleistung erforderlichen Massnahmen anzuordnen berechtigt ist. Insbesondere steht der Hafenbehörde auch das Recht zu, eines oder mehrere im Hafen liegende Dampf- oder Segelschiffe zum sofortigen Auslaufen behufs Hilfeleistung zu veranlassen. Desgleichen ist die Hafenbehörde berechtigt, bezüglich eingetretener Beschädigung von Personen, Schiffen, Gütern u. s. w. den Thatbestand festzustellen, und hat sie die gepflogenen Erhebungen sobald als thunlich an die zuständige Behörde abzugeben. Der Hafenbehörde bleibt es vorbehalten, in dringenden Fällen ausserordentliche, dem Gebote des Augenblickes entsprechende Anordnungen innerhalb des Hafengebietes zu treffen, welchen Folge zu leisten ist.

§ 25.

Das Hafenbecken ist für den Verkehr stets frei zu halten. . . . . In das Hafenbecken dürfen weder schwimmende noch sinkende Gegenstände geworfen, überhaupt dasselbe in keiner Weise verunreinigt werden. Namentlich ist das Auswerfen von Russ, Schlacken, Asche, Scherben, Küchenabfällen, Koth von Thieren, Thierleichen u. dgl. in das Hafengebiet untersagt. In das Wasser gefallene Gegenstände, welche die Schiffahrt hindern können, hat der Schuldtragende, gegebenen Falles unter Haftung des Schiffsführers oder Schiffseigenthümers, heben und aus dem Hafengebiete entfernen zu lassen. Wenn dieser Bestimmung binnen der von der Hafenbehörde festgesetzten Frist nicht entsprochen wird, so geschieht die Wegschaffung auf Kosten des schuldigen Theiles. Nach Vorstehendem ist auch zu verfahren, wenn Fahrzeuge im Hafen sinken.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro August 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	10268·54	2641·13	2309·92	10599·75
Roggen	1733·30	—	848·33	884·97
Gerste	142·17	808·45	—	950·62
Hafer	659·68	—	226·47	433·21
Mais	2331·14	1311·14	1208·19	2434·09
Mehl	846·02	464·10	198·71	1111·41
Wein	8135·99	—	404·40	7731·59
Verschiedenes . . .	2619·76	548·16	964·44	2203·48
Zusammen . .	26736·60	5772·98	6160·46	26349·12
Versicherungswerth fl.	456.550·—	51.650·—	94.470·—	413.730·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	34	9	11	32
Versicherungswerth .	199.360	74.440	75.300	198.500
Abgesondert übertragene Warrants, St.	6	2	2	6
Versicherungswerth .	11.000	4.300	3.600	11.700
Lombardbetrag . . .	4.800	1.600	1.400	5.000

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo, I. Classe fl.	kr.	Waaren für je 100 Kilo, II. Classe fl.	kr.	Waaren nach Volumen per Cubikmeter fl.	kr.	Geld- und Werth-Sendungen für fl. 100 fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% } des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm, I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.	IV. Classe fl.	kr.	Fracht für Geldsendungen und Werthsachen für je fl. 100 fl.	kr.	Fracht für Packete und kleine Colli
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferfristzuschlag für den Frachtgüterverkehr auf einzelnen mährisch-schlesischen Strecken und Beschränkung der Güteraufnahme aus Anlass der Herbstmanöver.

In Folge starker Inanspruchnahme einzelner Strecken der im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden mährisch-schlesischen Linien durch Truppentransporte wird auf Grund des § 63 des Betriebsreglements, beziehentlich des Artikels 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, für Frachtgüter, mit Ausnahme lebender Thiere, für die Zeit vom 5. bis 10. September 1894 rücksichtlich der Strecken Sternberg—Wichstadtl-Lichtenau, Hohenstadt—Zöptau und Hannsdorf—Ziegenhals eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zu der gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt.

Dieser Zuschlag gilt für alle nach oder über Stationen dieser Strecken beförderten Sendungen, die innerhalb der oben angegebenen Zeit in Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen angenommen werden oder von einer Anschlussbahn eingetroffen sind.

Von dem nach § 55 des Betriebsreglements der Eisenbahn zustehenden Rechte, Güter nach Zulänglichkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung nur in einstweilige Verwahrung zu übernehmen, wird in der Zeit vom 3. bis 10. September 1894 ausgedehnter Gebrauch gemacht werden.

Wien, am 30. August 1894. [673]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Lhota Smetanova.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Protivin — Zditz gelegenen Haltestelle Lhota Smetanova wird vom 1. October 1894 an in „Lhota-Mirotitz“ abgeändert.

Wien, im September 1894. [674]

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung der Ausnahmetarife für Holztransporte (Tarif-Theil IV, Heft 1 und 2).

Mit Giltigkeit vom 1. November 1894 sind nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

1. In dem vom 1. Juni 1894 giltigen Tarife, Theil IV, Heft 1 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc. zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft [österr. Linien] etc. einerseits und der Französischen Ostbahn andererseits) ist auf Seite 4 der Artikel „Haideholz, roh oder grob profilirt“ zu streichen.

Weiters ist die Tarifirung für Nussbaumholz auf Seite 5, wie folgt, abzuändern:

	ausserfranzösisch Serie	französisch Serie
Nussbaumholz in Blöcken, mitteleuropäisches, bis 2·5 m Länge	1	2
über 2·5 m „	2	2

2. In dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil IV, Heft 2 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc. zwischen Stationen der Südbahn-Gesellschaft [ungarische Linien] und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und der Französischen Ostbahn andererseits).

Die Tarifirung des Artikels Nussbaumholz auf Seite 8 ist, wie vorstehend unter 1 angegeben, abzuändern.

Wien, am 1. September 1894. [675]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Verlängerung der Giltigkeitsdauer eines Tarifes.

Die Giltigkeit des Tarifes, Theil III, Tarifheft Nr. 3 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten etc.) vom 1. October 1889 für den Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich, nördliches Gebiet) wird bis 1. November 1894 verlängert.

Von dieser Massnahme bleiben die bereits am 31. Juli 1894 ausser Wirksamkeit getretenen Frachtsätze der Schnitt-Tafeln A und B, enthalten im III. Nachtrage auf Seite 4—23, bezw. die Aenderungen und Ergänzungen derselben auf Seite 3 des IV. Nachtrages, unberührt. (Vergleiche auch die bezügliche Kundmachung in Nr. 68 dieses Blattes vom 16. Juni 1894.)

Wien, am 31. August 1894. [676]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Specialtarif für den Frachtgut-Transport von Mahlproducten in beliebigen Quantitäten nach Wien und dessen Vororten.

Aufhebung des Tarifes.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der ab 25. Jänner 1877 giltige Specialtarif für den Frachtgut-Transport von Mahlproducten in beliebigen Quantitäten von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn nach Wien und dessen Vororten sammt Nachtrag II (vom 1. Mai 1881) ausser Kraft.

Wien, am 4. September 1894. [677]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Belgischer Holzausnahmetarif vom 1. Mai 1887. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1894 werden die Stationen Fauquemont, Simpelveld und Wylré der Grossen Belgischen Centralbahn mit den bestehenden Frachtsätzen für Maestricht (Station) in vorbezeichneten Holztarif aufgenommen. In der Kilometertabelle B, Seite 31, sind folgende Entfernungen nachzutragen:

Vom Schnittpunkt bis Fauquemont . . . . 26 km
Simpelveld . . . . . 13 „
Wylré . . . . . . 19 „

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1528	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kalk als Frachtgut	Čížkovic	Auperschin	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif, Theil II — Heft 1 des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes, vom 1. Juli 1894	21·5	16·1	5·4	Im Kartirungswege		
					Bilin (A.T.E.)				24 0	18·9	5·1			
					Brüx (A.T.E.)				26·0	20·9	5·1			
					Dux				23·0	17·9	5·1			
					Hertine				20·5	15·2	5·3			
					Holtschitz-Seestadtl				27·5	22·4	5·1			
					Karbitz				19·5	13·9	5·6			
					Komotau (A.T.E.)				30·0	24·9	5·1			
					Maria Ratschitz				25·0	19·9	5·1			
					Mariaschein				20·5	14·8	5·7			
					Preschen				24·0	18·9	5·1			
					Schönfeld				19·5	13·7	5·8			
					Schwaz-Kuttowitz				23·0	17·9	5·1			
					Settenz				22·0	16·5	5·5			
					Teplitz				21·5	16·1	5·4			
					Triebschitz				27·0	21·9	5·1			
					Tschochau-Hlinai				20·0	14·5	5·5			
					Türmitz				19·5	13·7	5·8			
					Udwitz-Görkau				29·0	23·9	5·1			
					Ullersdorf				22·5	17·2	5·3			
					Wohontsch				22·5	17·2	5·3			
					Wurzmes				28·0	22·9	5·1			
				Lobositz	Auperschin				16·5	14·4	2·1			
					Bilin (A.T.E.)				19·0	17·2	1·8			
					Brüx (A.T.E.)				21·0	19·2	1·8			
					Dux				18·0	16·2	1·8			
					Hertine				15·5	13·5	2·0			
					Holtschitz-Seestadtl				22·5	20·7	1·8			
					Karbitz				14·5	12·2	2·3			
					Komotau (A.T.E.)				25·0	23·2	1·8			
					Maria Ratschitz				20·0	18·2	1·8			
					Mariaschein				15·5	13·1	2·4			
					Preschen				19·0	17·2	1·8			
					Schönfeld				14·5	12·0	2·5			
					Schwaz-Kuttowitz				18·0	16·2	1·8			
					Setteuz				17·0	14·8	2·2			
					Teplitz				16·5	14·4	2·1			
					Triebschitz				22·0	20·2	1·8			
					Tschochau-Hlinai				15·0	12·8	2·2			
					Türmitz				14·5	12·0	2·5			
					Udwitz-Görkau				24·0	22·2	1·8			
					Ullersdorf				17·5	15·5	2·0			
					Wohontsch				17·5	15·5	2·0			
					Wurzmes				23·0	21·2	1·8			
1529	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Gurken	Branik-Hodkovička (Localbahn Nusle-Modřan)	Chemnitz	Bei Auflieferung als Frachtgut, und zwar a) unter 5000 kg b) von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. September 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894	Sächsisch-Westösterr.-Ungarischer Verbandgütertarif, Theil II, Heft 1 und 2	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mkptge. a) A 260, B 3; b) A 169, B 2		Im Kartirungswege		
					Leipzig (Bayer. Bhf.)					a) A 340, B 2; b) A 207, B 2				
					Leipzig (Berl. u. Dresd. Bhf.)					a) A 333, B 2; b) A 204, B 2				
										Von den Frachtsätzen unter A sind die unter B verzeichneten Coursdifferenzen bis auf Weiteres im doppelten Betrage abzuziehen				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1530	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter aus Pos. S. 58 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Weiz	Fürstenfeld	**Auflieferung eines Minimalquantums von 100 Wagenladungen.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längst. bis 8. September 1895	Localtarif	17·3 kr.	15 kr.	2·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende November 1895 vorzulegen sind	
1531	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz	Käferthal (Wohlgelegen)	Aussig Settenz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			Mark 1·78 1·69		Im Kartirungswege		
				Lampertheim	Aussig Settenz					1·76 1·67				
				Stationen der Hessischen Ludwigsbahn	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft									
				und umgekehrt										
1532	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Position E—8 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Mährisch-Ostrau	Gavosdia	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	112 kr.		Im Kartirungswege		
1533	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Fulnek	Freiheitau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	19·2 kr.	16·7 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitze	Freiheitau	Fulnek				14·4 kr.	11·9 kr.	2·5 kr.			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 102. | **Wien, 8. September 1894.** | **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stankau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn nach Bischofteinitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Carl Beck, Bürgermeister in Bischofteinitz, im Vereine mit Josef Angelis, Bezirksobmann in Bischofteinitz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stankau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn nach Bischofteinitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 29. August 1894. Z. 43.740.

Der Nicaragua-Canal.

Lange bevor das Panama-Canal-Unternehmen bestimmte Gestalt angenommen hatte, war in den Vereinigten Staaten von Nordamerika der Gedanke einer Verbindung des Stillen und Atlantischen Oceans auf dem Wege über den Nicaragua-See eifrig besprochen und diese Linie als die günstigste hingestellt worden.

Eine Anfangs der Fünfziger-Jahre mit Unterstützung der Regierung der Vereinigten Staaten gegründete Canalgesellschaft richtete unter Benützung kleiner Dampfer, welche den San Juanfluss und den Nicaragua-See befuhren, eine Personenbeförderung ein, welche in der ersten Zeit gute Einnahmen ergab, schliesslich aber wieder aufgegeben wurde, nachdem die Panama-Eisenbahn zwischen Colon und Panama erbaut worden war und den Verkehr an sich gerissen hatte.

Der einzige Erfolg dieser ersten Canalgesellschaft war der, dass sie den Nicaragua-Isthmus mit grosser Genauigkeit studiren liess, und dass sich in Folge der angestellten Vorarbeiten die Möglichkeit der Herstellung eines Schleusencanals für die grössten Schiffe ergab.

Noch im Jahre 1879, als der Internationale Congress in Paris die günstigste Linie zur Verbindung der beiden Oceane mittelst eines Canals festzustellen versuchte, vertrat man amerikanischerseits die Ansicht, dass die Nicaragua-Linie der Panama-Linie vorzuziehen sei. Da aber die Ueberlegenheit eines offenen Canals über einen solchen mit Schleusen — auch wenn die Kosten des offenen sich theurer stellen als die des Schleusencanals — von Lesseps immer wieder betont wurde, so drangen die Amerikaner mit ihren Plänen nicht durch und das Panama-Project erhielt den Vorzug.

Man gab es aber trotzdem nicht auf, die Nicaragua-Linie weiter zu studiren; man merzte die schwachen Punkte der früheren Entwürfe, insbesondere die vielen Schleusen mit geringem Gefälle, aus, und als endlich das Panama-Unternehmen zum Stillstande kam, wurde in den Vereinigten Staaten der Bau des Nicaragua-Canals von Neuem in den Vordergrund gestellt, und jetzt ist die begründete Aussicht vorhanden, dass der Bau zu Stande kommen werde und somit die zu den Vorarbeiten verwendeten 5 Millionen Dollars demselben zu Gute kommen werden.

Ein Blick auf die Karte Central-Amerikas genügt, um die Ueberzeugung zu gewinnen, dass die Landenge von Nicaragua bei der Wahl derjenigen Stellen, auf welchen zweckmässig ein Canal zu erbauen wäre, von vornehinein ernstlich in Betracht zu ziehen ist.

Auf der genannten Landenge liegt der für die grosse Schiffahrt genügend tiefe Nicaragua-See, welcher nicht nur die eigentliche Canallinie um beinahe ein Drittel verkürzt, sondern auch einen Behälter bildet, in welchem die ungeheueren Regenmassen seines Gebietes gesammelt und aus dem sie in regelmässiger Weise durch den San Juan-

fluss in den Atlantischen Ocean abgeführt werden. Schwierigkeiten, wie sie durch den Chagresfluss dem Panama-Unternehmen bereitet wurden, sind daher nicht zu befürchten. Auf der Westseite liegt zwischen dem Nicaragua-See und dem Stillen Ocean ein verhältnissmässig schmaler Höhenrücken, in welchen man von den beiden Seiten ohne erhebliche Schwierigkeit, unter Benützung der Thäler kleiner Flussläufe, eindringen kann. Auf der Ostseite zeigt der vorerwähnte San Juanfluss mit seinen Nebenflüssen einen Weg, von dem man mit der Canallinie nicht nennenswerth abweichen wird.

Der Gedanke, den Nicaragua-Canal als einen offenen Canal zu bauen, ist nie aufgekommen. Bei der nicht unbedeutenden Breite des Isthmus von Nicaragua und bei der immerhin beträchtlichen Höhe der zu durchschneidenden Gebirgszüge würden für die Erd- und Felsarbeiten bei einem offenen Canale Kosten entstanden sein, die sich selbst unter den günstigsten Verkehrsverhältnissen nicht hätten verzinsen lassen. Ueberdies wäre auch der Vortheil verloren gegangen, den Nicaragua-See ohne weitere Auslagen mit zu benützen, da bei einer Senkung seines auf + 33·5 m liegenden Spiegels bis zur Höhe des mittleren Meeresspiegels der bei weitem grösste Theil des Sees trocken gelegt worden wäre.

Man entschloss sich daher, auf der östlichen Seite den San Juanfluss in seinem oberen Theile im Anschlusse an den Nicaragua-See zu canalisiren, indem man den Fluss bis zu einer Höhe von 20·0 m aufstaut, für den weiteren Verlauf der Canallinie aber einen Weg zu wählen, welcher die Thäler der kleinen, auf dem linken Ufer in den San Juanfluss mündenden Flüsse in ihren oberen Strecken schneidet. Die Thäler dieser Flüsse, des Machado, des San Francisco und des Descado, werden durch Staudämme nach unten abgeschlossen; es entstehen dadurch ausgedehnte und tiefe Bassins, deren Verbindung nur die Durchstechung der schmalen Wasserscheiden zwischen den einzelnen Flussläufen erfordert. In ähnlicher Weise soll auf der westlichen Seite verfahren werden, wo der Rio Grande und sein Nebenfluss Tola zu einem See aufzustauen wären.

Die an den beiden Enden des Canals anzulegenden Häfen sind Greytown auf der östlichen Seite, wo der Canal zwischen zwei Moli in den Atlantischen Ocean eingeführt werden soll, und Brito auf der westlichen Seite. Wie bei den Mündungsstellen des Panama-Canals, so herrscht auch hier, und zwar an der Küste des Atlantischen Oceans, ein unbedeutender, dagegen an der des Stillen Oceans ein bedeutender Fluthwechsel.

Ueber die verschiedenen Canalabschnitte ist Folgendes zu bemerken:

Die im Anschwemmungslande liegenden und durch Baggerung herzustellenden Endstrecken sind kurz. Die östliche hat eine Länge von 16 km, die westliche eine solche von 0·9 km. Die anschliessenden Schleusentreppen bestehen aus je drei Schleusen; sie vermitteln das beiderseitige Gefälle bis zur Scheitelhaltung, welche durch den Nicaragua-See und den oberen Theil des San Juanflusses gebildet ist. Die Schleusen haben bedeutende Gefälle; an der Ostseite 9·5 m, 9·2 m und 13·7 m, insgesammt also 32·4 m, an der Westseite 13·0 m, 13·0 m und 6·4 bis 8·9 m, je nach dem Wasserstande in der unteren, der Ebbe und Fluth ausgesetzten Haltung. Zu erwähnen ist hiebei, dass die Scheitelstrecke an der Ostseite 1·3 m tiefer liegt als an der Westseite, da der nach Osten abfliessende San Juan ein entsprechendes Gefälle erhalten soll. Die Schleusen werden auf Felsboden gegründet; sie sollen eine Länge von 200 m, eine Breite von 21·4 m und eine Tiefe von 9·2 m erhalten. Als Abschlussvorrichtungen sollen Schiebethore dienen.

Die rund 250 km lange Scheitelstrecke besteht aus der Nicaragua-Seestrecke, der San Juanstrecke, den vier künstlichen Bassins: dem Descado-, San Francisco- und Machado-Bassin auf der Ostseite und dem Tola-Bassin auf der Westseite, sowie aus den beiden in Fels herzustellenden Scheiteleinschnitten, von welchen der eine zwischen dem Nicaragua-See und dem Tola-Bassin, der andere zwischen dem San Francisco- und dem Descado-Bassin liegt.

Der Nicaragua-See und der durch einen Damm bei Ochoa aufgestaute San Juan liefern eine Wasserstrasse von 195 km Länge, innerhalb welcher nur 60 km durch Baggerungen und Sprengungen von unerheblichen Tiefen aufzuräumen sind. Die künstlichen Bassins bilden eine Wasserstrasse von 34·7 km. Sie erfordern nur auf 5·7 km Baggerungen in weichem Thonboden.

Der Scheiteleinschnitt zwischen dem Descado- und und San Francisco-Bassin hat eine Länge von 5 km; die grösste Höhe desselben beträgt rund 90 m, die mittlere rund 35 m. Die Arbeiten zur Herstellung desselben machen nahezu ein Fünftel der gesammten Erd- und Felsarbeiten aus. Der Scheiteleinschnitt zwischen dem Nicaragua-See und dem Tola-Bassin ist 13 km lang; seine Höhe beträgt durchschnittlich nur 14 m über dem Canalspiegel.

Die Gesammtlänge des Canals misst rund 275 km.

[„Fortschritte der Ingenieur-Wissenschaften."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Gmünd—Eger: Erweiterung der Station Plan-Tachau: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Plan-Tachau aus Anlass der Einmündung der Localbahn von Plan nach Tachau für den 10. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 15.685.]

— (Linie Dux—Eisenstein: Erweiterung einer Betriebsausweiche: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kralovic hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Betriebsausweiche in der Personen-Haltestelle Mlatz für den 10. September anberaumt. [G.-I.-Z. 15.777.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Rangirsignal in M.-Ostrau.) Am Vorbahnhofe in M.-Ostrau wurde ein neues Rangirsignal aufgestellt. [5. Juli, Z. 36.223.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Güterschuppen-Vergrösserung in Ernsdorf.) Aus Anlass des gesteigerten Verkehres wird in der Station Ernsdorf der bestehende Güterschuppen verlängert. [17. August, Z. 44.821.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Linie Oderberg—Kaschau: Aufstellung eines Semaphors.) Behufs Sicherung der Verschiebungen auf den Hüttengeleisen in der Station Trzynietz wurde die Aufstellung eines Semaphors genehmigt. [16. August, Z. 44.121.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Eisenbahn Pozsóny-Sopron (Pressburg-Oedenburg). (Realisirungs-Bestrebung.) Die Interessenten der Comitate Pozsóny (Pressburg), Moson (Wieselburg) und Sopron (Oedenburg) haben im Interesse der Realisirung des

projectirten Eisenbahnbaues Pozsony—Sopron (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61, Vorconcession Post 2 a, b, c) ein unter Vorsitz des Grafen Haller tagendes Eisenbahn-Executivcomité eingesetzt, welches die Zeichnung der im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 zu beschaffenden Stammactien zu besorgen hat. Wie nun aus Budapest berichtet wird, wünscht man in massgebenden Regierungskreisen, dass diese Linie als erstclassige Linie erbaut werde, nachdem sie dazu berufen ist, erstclassige staatliche Bahnen, d. i. die Linien Budapest—Bruck a. d. L. (—Wien) und Budapest—Marchegg (—Wien) mit der erstclassigen Linie (Wien—) Neustadt—Sopron—Kanizsa—Barcs, somit das nordwestliche mit dem südwestlichen ungarischen Betriebsnetze zu verbinden. In Folge dessen würden sich die effectiven Kosten des Baues auf 2,924.000 fl. erhöhen, von welchen 35 pCt. in Stammactien zu zeichnen sein werden. Aus diesem Anlasse fand das Executivcomité sich veranlasst, die Regierung um Gewährung einer ausserordentlichen Subvention von 400.000 fl. zu bitten, in welchem Falle mit Hinzurechnung der bereits für Stammactien gezeichneten 500.000 fl. den Bestimmungen des Gesetzes Genüge geleistet wäre.

Projectirte Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Baukosten.) Die effectiven Baukosten der in Budapest zu erbauenden Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43 und 48) sind mit rund 3,600.000 fl. bemessen; es kommt daher je 1 km doppelgeleisiger Bahn auf ca. 1,000.000 zu stehen. Die Concessionäre sind verpflichtet, die Linie unter der Andrássystrasse bis Ende 1895 herzustellen und den Betrieb der gesammten Linie vom Giselaplatze bis zum Thiergarten, wo selbe in das Stadtwäldchen-Niveau heraustritt, am 1. April 1896 dem öffentlichen Verkehre zu übergehen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 und 61). Im Interesse der Ueberwachung der vorschriftsmässigen Ausführung des Bahnbaues, Controlirung der Einhaltung der Bautermine und Ueberwachung der Qualität und Quantität der Baumaterialien wurde ein unter Vorsitz des Ministerialrathes Ladislaus Vörös des kgl. ungar. Handelsministeriums tagendes gemischtes Executivcomité eingesetzt, in welchem die interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der hauptstädtische Baurath durch Delegirte vertreten sind. Dieses Comité, zu dessen Sitzungen nach Massgabe auch die Vertreter der Concessionäre und der Bauunternehmung beizuziehen sind, ist ermächtigt, Zwischenfragen technischer Natur, Formalitäten etc., wenn zulässig, in kurzem Wege zu erledigen und zu ordnen.

Localbahn Kaposvár-Mocsolád. (Eröffnung des Betriebes.) Am 28. August wurde die von der Station Kaposvár ausgehende, vorläufig bis Mocsolád erbaute Localbahn Kaposvár-Mocsolád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62) dem öffentlichen Betriebe übergeben. Nebst der für den gemeinsamen Betrieb eingerichteten Ausgangsstation Kaposvár sind für den gesammten Verkehr die Stationen Toponór, Répás, Aszaló, Mernye und die Endstation Mocsolád eingerichtet. Die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn untersteht der Agramer Betriebsleitung.

Routenänderung bei Viehtransporten im Bereiche des ungarischen Eisenbahn-Betriebsnetzes. (Ministerial-Verordnung.) Im Sinne des G.-A. VII ex 1888, welcher die Regelung des Viehtransportwesens behandelt, sind die ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, die in den Viehpässen eingetragene Routenvorschreibung bei Viehtransporten unbedingt zu befolgen, indem hiefür bisher ausschliesslich der Viehpass als massgebend zu betrachten ist. Da es nun zuweilen vorkommt, dass Viehexporteure bereits aufgegebene und im Sinne des Viehpasses instradirte Viehtransporte nach anderen als den dort bezeichneten Richtungen nachträglich zu dirigiren gezwungen sind, hat nun der kgl. ungar. Ackerbauminister im Einvernehmen mit dem Handelsminister gestattet, dass, wenn der Aufgeber den schon am Wege befindlichen Viehtransport nach einer anderen Richtung zu dirigiren veranlasst sein sollte, er den Vorstand der betreffenden Eisenbahnstation um Zurückhaltung des Transportes für insolange ersuchen darf, bis es ihm möglich wird, die nachträgliche Umschreibung der Routenvorschrift am Viehpasse bei der Behörde im Bereiche jenes Stationsortes zu erwirken, wo der Transport aufgehalten wurde und von wo aus nun die neue Instradirung erfolgen soll. Im Interesse der Ausdehnung dieser Verfügung für den internationalen Viehverkehr wird die endgiltige Entscheidung in dieser Frage der nächsten gemeinschaftlichen Directoren-Conferenz vorgelegt werden, welche noch im Laufe des Septembers in Tátra-Füred abgehalten werden wird.

Schiffahrt.

Preussen. (Elbestrompolizei.) Der Oberpräsident der Provinz Sachsen hat als Chef der Elbestrombauverwaltung unterm 18. August nachstehende „Polizeiverordnung, betreffend den Schiffsverkehr in der Elbe längs der Fischzugstellen bei Raebel und Werben" erlassen. Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 verordne ich hiedurch Folgendes:

§ 1.

Im Bereiche der nachbezeichneten, durch am Ufer aufgestellte Tafeln kenntlich gemachten Fischzugstellen:

a) am rechten Ufer vor dem Mövenwerder oberhalb Raebel (km 420·1—420·6 des Elbestromes),
b) am linken Elbeufer unterhalb Raebel (km 423·0—423·5 des Elbestromes),
c) am rechten Elbeufer vor dem Nitzow'schen Werder oberhalb Neuwerben (km 425·0—425·5 des Elbestromes),
d) am rechten Elbeufer unterhalb der Werbener Fährstelle (km 430·0—430·5 des Elbestromes)

dürfen bei einem Wasserstande der Elbe von weniger als 2·50 m am Pegel zu Sandau Schiffe, Schleppzüge und Flösse vor den Fischzugstellen bis zur Mitte des Strombettes weder anlegen noch vor Anker gehen.

§ 2.

Die Uebertretung dieser Verordnung wird mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mark oder mit entsprechender Haft geahndet.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat August 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten August 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten August 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten August 1894	Stand am letzten August 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	76.030	16.229	21.922	70.337
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	3.849	351	323	3.877
Stärke	6.079	543	775	5.847
Wein	8.313	967	2.669	6.611
Zucker	20.093	5.914	10.734	15.273
Spiritus	5.829	1.615	5	7.439
Dextrin	3.966	—	266	3.700
Weizen	5.033	—	676	4.357
Diverse	22.868	6.839	6.474	23.233
Assecuranzwerth ö. W. fl.	2,572.161	819.429	712.761	2,678.829

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten August 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten August 1894	Stand am letzten August 1894
Lagerscheine:				
Stück	85	—	—	85
Versicherungswerth ö. W. fl.	160.525	—	—	160.525
Lombardbetrag „ „	73.550	—	—	73.550

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat August 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten August 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten August 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten August 1894	Stand am letzten August 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	66.529	22.734	18.227	71.036
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	3.994	—	—	3.994
Korn	20.873	—	3.528	17.345
Mais	18.694	21.082	10.767	29.009
Reps	11.690	—	—	11.690
Mehl	2.378	527	25	2.880
Diverse	8.900	1.125	3.907	6.118
Assecuranzwerth ö.W. fl.	518.660	151.370	115.590	554.440

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten August 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten August 1894	Stand am letzten August 1894
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	1	11	—	12
Versicherungswerth ö.W. fl.	44.040	120.700	8.000	156 740

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat August 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	71·02	—	21·11	49·91	—	—	—	—
Roggen	98·28	—	98·28	—	—	—	—	—
Gerste	490·89	299·81	125·50	665·20	—	—	—	—
Hafer	75·02	2·20	75·02	2·20	215·91	200·43	215·91	200·43
Erbsen	434·81	—	32·28	402·53	201·39	103·89	99·53	205·75
Bohnen	655·39	97·97	—	753·36	—	—	—	—
Raps	120·80	—	—	120·80	—	—	—	—
Wicken und Hirse	361·42	—	—	361·42	—	—	—	—
Mais	135·42	93·43	59·92	168·93	—	—	—	—
Hanfsamen	—	—	—	—	—	—	—	—
Leindotter	74·72	—	—	74·72	—	—	—	—
Diverse	711·05	308·20	359·19	660·06	—	—	—	—
Zusammen	3.228·82	801·61	771·30	3.259·13	417·30	304·32	315·44	406·18
Versicherungswerth . . fl.	28.743	5.790	7.535	26,998	2.800	1.900	2.000	2.700
Spiritus	2.387·61	313·12	774·06	1.926·67	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	39.658	5.010	12.301	32.367	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	2	—	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.200	—	—	1.200	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	2	—	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.200	—	—	1.200	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	500	—	—	500	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Borstenviehverkehr von Steinfeld nach böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen.

Einführung eines neuen Specialtarifes.
Ausserkraftsetzung der alten Specialtarife.

Mit 1. November 1894 tritt ein neuer Specialtarif für den directen Frachtgut-Transport von Borstenvieh von Steinfeld, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, nach böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen in Wirksamkeit.

Mit dem gleichen Tage treten die Specialtarife für Borstenvieh in Einzelsendungen und Wagenladungen von Steinfeld nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft etc., giltig vom 1. Jänner 1891, sammt hiezu gehörigem Nachtrag I ausser Kraft.

Exemplare des neuen Specialtarifes können ab 16. October 1894 bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) käuflich bezogen werden.

Wien, am 5. September 1894. [678]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Verbandstarife.

Mit 1. October 1894 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titelblattes.
II. Ergänzung des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.
III. Einbeziehung der Stationen Chybi, Oderberg, Petrowitz, Pruchna, Teschen und Volksgarten.
IV. Einführung des Ausnahmetarifes XIV für Möbel und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze.
V. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandstationen und Kilometerzeiger.
VI. Neuer Abschnitt H (Anhang, enthaltend besondere Begünstigungen).

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Personencasse 5 für Rundreise-Billets am Wiener Südbahnhofe, bei den übrigen betheiligten Verwaltungen, sowie durch die im bezüglichen Verbandstarife enthaltenen Stationen zum Preise von 20 Heller pro Stück käuflich bezogen werden.

Wien und Budapest, am 4. Sept. 1894. [679]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1534	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Sperrige Güter als Frachtgut	Gastorf	a) Eger (B.E.B.) h) Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	1. Aufgabe in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 379 h) 229		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in der umgekehrten Richtung
				Gross-Priesen						a) 333 h) 183				
				Leitmeritz						a) 355 h) 205				
				Lihoch						a) 399 h) 239				
				Melnik						a) 411 h) 239				
				Polep						a) 371 h) 221				
				Schreckenstein						a) 327 h) 177				
				Wegstädtl						a) 389 h) 239				
				Tetschen (B.N.B.)	Saaz (k.k.St.B.)					203				
				Tetschen (Oe.N.W.B.)	Saaz (B.E.B.)					203				
1535	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Maria Lanzendorf	Angern	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	22·4		Kartirung		
				Traiskirchen	Angern					26·3				
			Rübenschnitte	Angern	Maria Lanzendorf					17·6				
				Angern	Traiskirchen					21·5				
1536	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks	Mittelwalde transit	Solnitz	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis zur Durchführung im Tarifwege, vorläufig längstens bis Ende December 1894	Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde p. p., Tarif vom 1. Jänner 1892	31·6 kr. ö. W. Noten	29·8 kr. ö. W. Noten	1·8 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		
1537	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Lebende Fische, Fischbrut und Fischeier als Eilgut	Im Localverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz und Localbahnen)		Mit Giltigkeit vom 15. September bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December d. J., werden Sendungen der nebenbezeichneten Art bei Aufgabe in jedem Gewichte als Eilgut auf den nebenbezeichneten Strecken zu den **Frachtsätzen der Normalclasse I** unter folgenden Bedingungen befördert: 1. Die Fische müssen in geaichten oder aichamtlich gestempelten Gefässen verladen sein. Für jedes angefangene Liter des durch den Aichstempel nachgewiesenen Raumgehaltes des Gefässes wird der Frachtberechnung 1 kg zu Grunde gelegt, gleichviel ob das Gefäss vollständig gefüllt ist oder nicht. Ausnahmsweise werden jedoch auch Fische in nicht geaichten oder aichamtlich gestempelten Blechgefässen zur Beförderung unter Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Bruttogewicht zugelassen, soferne das letztere für jedes Gefäss nicht mehr als 25 kg beträgt. 2. Der Raumgehalt der einzelnen Kübel oder Fässer darf nicht mehr als 150 l betragen; die Fassböden müssen mit umlegbaren Handhaben versehen sein. Die Kübel oder Fässer müssen behufs thunlichster Verhütung des Ausspritzens von Wasser einen passenden, durch Schloss oder Plombe gegen unbefugtes Oeffnen gesicherten Verschluss besitzen. Letzterer ist entweder durch einen durchlochten Deckel oder durch einen in das Füllloch eingesetzten und im mittleren Theile mit einem durchlochten Deckel versehenen Trichter herzustellen. Bei Aufgabe als **Eilgut** unter Vorschreibung der Beförderung mit **Schnellzügen**, zu welcher in jedem einzelnen Falle die Zustimmung der Eisenbahn erforderlich ist, wird der normale Satz für gewöhnliches Eilgut plus 50% Zuschlag eingehoben. Die im Vorstehenden bezeichnete Art der Gebührenberechnung findet im Kartirungswege Anwendung.								
1538	Südbahn-Gesellschaft	Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zum Wiederaufbau und zur Einrichtung der abgebrannten Fabrik in Süssenberg bei Weitersfeld Verwendung finden, gelangt ausnahmsweise bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, rücksichtlich des Durchlaufes bis Spielfeld der Ausnahmetarif XVII unter den festgesetzten Bedingungen zur Anwendung.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1539	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Zuckerrüben, frische	Dušnik odsr Řspora	Beraun	Zahlnng dsr Fracht mindestens für das Ladegewicht dsr vsrwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1895	Localtarife	Verschieden	kr. 18·12	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben-Abfälle, Zuckerrübenschnitte und Presslinge	Beraun	Dušnik odsr Řepora					18·0				
			Saturationsschlamm,							16·0				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 103. **Wien, 11. September 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 3. August 1894*) für die Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Commission für Verkehrsanlagen in Wien die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe der im Punkte II des mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten Programmes unter A, II, lit. d) und e), angeführten Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Commission diese Concession auf Grund des obigen Gesetzes und des Gesetzes vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, dann des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, ferner der niederösterreichischen Landesgesetze vom 18. Juli 1892, L.-G. u. V.-Bl. Nr. 42 und vom 9. April 1894, L.-G.- u. V.-Bl. Nr. 18, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien das Recht zum Baue und Betriebe der nachstehenden, als normalspurige Localbahnen, jedoch mit Rücksichtnahme auf einen dichten Personenverkehr auszuführenden Linien des Wiener Stadtbahnnetzes, und zwar:

1. der Wienthallinie: von der Station Hütteldorf der Kaiserin Eisabeth-Bahn im Wienthale abwärts, unter Einbeziehung der abzulösenden und entsprechend umzubauenden Dampftramwaystrecke Hietzing—Gaudenzdorf, dann weiter, längs dem regulirten Wienflusse bis zum Hauptzollamt, mit einer Fortsetzung zum Praterstern oder in die Nähe desselben, sowie mit einer Verbindungscurve von einem geeigneten Punkte nächst der Stiegerbrücke zum Anschlusse an die im § 1, Zahl 1, der Concessionsurkunde vom 18. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 230, bezeichnete Gürtellinie nächst dem Gumpendorfer Schlachthause;

2. der Donaucanallinie: vom Hauptzollamte längs des Donaucanals zum Franz Josef-Bahnhofe und entlang der Kaiser Franz Josef-Bahn bis Heiligenstadt mit einer Verbindung zur Gürtellinie der Stadtbahn.

Dagegen wird die genannte Commission von der ihr zufolge der im Punkt 1 angeführten Concessionsbestimmung obliegenden Verpflichtung zur Herstellung einer Verbindung der Gürtellinie mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn, etwa in der Station Penzing, enthoben.

§ 2.

Für die im § 1 bezeichneten Localbahnlinien werden im Grunde des Artikels V des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, dieselben Begünstigungen eingeräumt, welche nach § 2 der Concessions-Urkunde vom 18. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 230, den Hauptbahnlinien der Wiener Stadtbahn zukommen.

---

*) Enthalten in dem am 7. September 1894 ausgegebenen LXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 185.

Unbeschadet dieser Begünstigungen wird ferner gemäss Artikel II des Gesetzes vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, in Ansehung sowohl der im § 1 genannten Localbahnen, als auch der den Gegenstand der obbezeichneten Concession bildenden Hauptbahnlinien die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung dieser Bahnen, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Die Stempel- und Gebührenfreiheit kommt auch den zu obigen Zwecken errichteten Verträgen, Eingaben und Urkunden zu, welche bereits vor dem 9. April 1894 ausgefertigt worden sind.

§ 3.

Der Bau der Wienthal- und der Donaucanallinie (§ 1, ZZ. 1 und 2) ist sofort nach Ertheilung des Bauconsens zu beginnen und längstens bis Ende des Jahres 1897 zu vollenden.

Die Verbindungscurve zwischen der Donaucanallinie (§ 1, Z. 2) und der Gürtellinie ist auf Verlangen des Handelsministeriums nach Massgabe des eintretenden Bedarfes, jedenfalls aber dann herzustellen, wenn die Fortsetzung der Gürtellinie bis Matzleinsdorf zur Ausführung gelangt.

Hiebei wird im Sinne des Gesetzes vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, und des niederösterreichischen Landesgesetzes vom 9. April 1894, L.-G.-Bl. Nr. 18, bestimmt, dass die Theilstrecke Westbahnhof—Gumpendorferlinie der Gürtellinie längstens bis Ende des Jahres 1897 auszuführen ist.

Die fertigen Bahnen sind sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben und während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

§ 4.

Insoweit und insolange im Mobilisirungs- und Kriegsfalle eine gänzliche oder theilweise Einstellung des Civilverkehres auf den concessionirten Bahnlinien zum Zwecke des Truppentransportes oder die gleiche Massnahme aus sonstigen militärischen Rücksichten als nothwendig erkannt werden sollte, hat die Commission den einschlägigen Anordnungen der Militärbehörde ohne Anspruch auf Entschädigung Folge zu leisten.

§ 5.

Im Uebrigen sind die im § 1, ZZ. 1 und 2, genannten Localbahnen als integrirende Bestandtheile des den Gegenstand der Concessions-Urkunde vom 18. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 230, bildenden Stadtbahn-Unternehmens anzusehen und haben die Bestimmungen der §§ 4 bis einschliesslich 14 der obigen Concessions-Urkunde, unbeschadet der für die Localbahnlinien vom Handelsministerium festzustellenden besonderen Concessions-Bedingnisse, nunmehr auf alle vorgedachten Bahnlinien als einheitliches Unternehmen Anwendung zu finden.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und der Commission das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am dritten Tage des Monates August, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn.

I. Bau und Ausrüstung.

§ 1. Allgemeine Bestimmungen.

(1) Die Localbahnlinien des Wiener Stadtbahnnetzes sind mit einer Spurweite von 1·435 m und als in erster Reihe den Bedürfnissen eines dichten Personenverkehres dienend herzustellen.

(2) Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat gemäss der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten Bedingnisse stattzufinden.

(3) Sämmtliche Bahnlinien sind, insoweit dieselben durch bebaute oder in näherer Zeit zur Verbauung gelangende Bezirke geführt werden, in einer für städtische Bahnverbindungen geeigneten Ausführungsweise und im Uebrigen derart herzustellen, dass alle Gattungen von Fahrbetriebsmitteln der Hauptbahnen auf dieselben übergehen können.

(4) Für diese Bahnlinien werden alle jene Erleichterungen gewährt, welche mit Rücksicht auf die im § 7 normirte Maximalfahrgeschwindigkeit zulässig erscheinen.

(5) Die Wienthallinie von Hütteldorf bis zum Hauptzollamtsbahnhof und die Donaucanallinie sind zweigeleisig auszuführen. Die Strecke vom Hauptzollamtsbahnhof bis zum Praterstern erhält zu den dort bestehenden zwei currenten Geleisen noch ein drittes currentes Geleise.

(6) Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahnlinien sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehende Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

(7) Desgleichen hat die Commission für Verkehrsanlagen allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

(8) Den Bauvergebungen ist die von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien aufgestellte Arbeitsordnung zu Grunde zu legen.

§ 2. Trasse.

(1) Ueber den Trassenzug der im § 1 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde angeführten Linien wird vorbehaltlich der im Einzelnen auf Grund des Ergebnisses der commissionellen Amtshandlungen vom k. k. Handelsministerium zu treffenden Entscheidungen Folgendes bestimmt:

(2) 1. Die Wienthallinie beginnt bei der Station Praterstern der Donaustadtlinie, führt vorerst im Zuge der bestehenden Verbindungsbahn zum Bahnhofe „Hauptzollamt", sodann längs des rechten Wienflussufers und mit Benützung der rechtsuferigen Stützmauer des regulirten Wienflusses bis zur Einmündung des Lainzerbaches. Von hier wird die Wienthallinie entlang des rechten Ufers der regulirten Wien bis zur Franz Carl-Brücke bei Hacking geführt, um dann, den Wienfluss übersetzend, in den Bahnhof Hütteldorf-Hacking der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einzumünden. Von der Station Lobkowitzbrücke zweigt die Anschlusscurve zur Gürtellinie ab, steigt gegen die Stiegerbrücke an, geht dann als Hochbahn bis zum Kobingersteg und übersetzt nächst der Gasanstalt in Gaudenzdorf den Wienfluss, um in die Trasse der Gürtellinie einzumünden.

(3) In den Trassenzug der Wienthallinie ist die abzulösende Dampftramway Wien-Mödling in der Strecke von ihrem Ausgangspunkte nächst der Jacobsstrasse bis in die Nähe der Badgasse in Hietzing einzubeziehen.

(4) In der Nähe des westlichen Endpunktes der Wienthallinie ist ein für die Zugförderungsanlagen und die anderen Erfordernisse des Betriebes der Localbahnen bestimmter Bahnhof zu errichten.

(5) Im Hinblicke auf die in Aussicht genommene Mitbenützung der Wiener Verbindungsbahn ist eine entsprechende Zugförderungs- und Betriebsstation am Bahnhofe Donaustadt der Donaustadtlinie anzulegen.

(6) 2. Die Donaucanallinie beginnt am Bahnhofe Hauptzollamt im Anschlusse an die Wiener Verbindungsbahn und an die Wienthallinie, übersetzt den Wienfluss, gelangt nach Unterfahrung der regulirten Ringstrasse an das rechte Ufer des Donaucanals und wird dann längs dieses Ufers, entlang der Spittelauer Lände und der Kaiser Franz Josef-Bahn folgend, bis nach Heiligenstadt geführt, woselbst sie in den gemeinschaftlichen Bahnhof für die Gürtel- und Vorortelinie der Wiener Stadtbahn und für die Kaiser Franz Josef-Bahn einmündet.

(7) Im Bahnhofe Heiligenstadt sind die für die Zugförderungsanlagen und für die anderen Erfordernisse des Betriebes dieser Localbahnen erforderlichen Herstellungen zu bewirken.

(8) Bei der Trasseführung der Donaucanallinie ist auf die Möglichkeit der Herstellung einer zweigeleisigen Verbindungscurve mit der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn in der Richtung Franz Josef-Quai—Westbahnhof Rücksicht zu nehmen.

(9) Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrassen können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die im § 1 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vorgezeichnete Hauptrichtung der einzelnen Bahnlinien nicht verändert wird.

§ 3. Mit der Wienflussregulirung gemeinsame Arbeiten.

(1) Hinsichtlich der Vertheilung der Kosten jener Anlagen, welche sowohl die Wienflussregulirung als die Bahnherstellung treffen (§ 2), ist das im Protokolle vom 29. April 1893 niedergelegte, zwischen der Gemeinde Wien und dem Concessionär der Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauss & Comp., getroffene, von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien genehmigte Uebereinkommen massgebend.

(2) Bezüglich der hier nicht inbegriffenen Strecken ist wegen gemeinschaftlicher Benützung der Wienfluss-Ufermauer mit der Gemeinde Wien ein Uebereinkommen zu treffen.

§ 4. Approvisionirungsanlagen und Industriebahnen.

(1) Die Commission für Verkehrsanlagen ist verpflichtet, an den vom k. k. Handelsministerium später zu bezeichnenden Punkten zum Zwecke einer erleichterten Approvisionirung der Stadt Wien Geleiseanlagen, sowie Kohlenlagerplätze, welche mit den concessionirten Linien entsprechend zu verbinden sind, herzustellen.

(2) Die Commission für Verkehrsanlagen ist ferner verpflichtet, die Einmündung von Industriebahnen auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten. Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Commission für Verkehrsanlagen und den Interessenten nicht zustande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

§ 5. Anschlüsse.

(1) Die Commission für Verkehrsanlagen hat wegen der Anschlüsse an die bestehenden, in Wien einmündenden Bahnen mit den Verwaltungen der betreffenden Bahnen, bezw. mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, endlich wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre von und zu den bestehenden Bahnen mit den hiebei in Betracht kommenden Verwaltungen Vereinbarungen anzustreben. Die diesbezüglichen Uebereinkommen sind dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

(2) Bei diesen Vereinbarungen ist insbesondere für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn und umgekehrt Sorge zu tragen.

(3) Falls hinsichtlich der Bedingungen solcher Anschlüsse, bezw. der Mitbenützung fremder Bahnhöfe, sowie bezüglich eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes eine Einigung mit der Verwaltung der betreffenden Anschlussbahn nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Commission den Entscheidungen des k. k. Handelsministeriums.

(4) Dem k. k. Handelsministerium bleibt auch das Recht vorbehalten, in Ermanglung eines Einverständnisses die Bedingungen für die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung der Anschlussbahnen festzusetzen.

§ 6. Veränderungen an bestehenden Anlagen.

(1) Die auf der Wiener Verbindungsbahn erforderlich werdende Verlegung ihrer Geleise und Umgestaltung ihres Bahnkörpers ist im Einvernehmen mit der Wiener Verbindungsbahn, die vorzunehmende Verlegung einer Theilstrecke des Wiener-Neustädter Canals im Einvernehmen mit dem Eigenthümer desselben durchzuführen.

(2) Falls in dieser Hinsicht mit den betreffenden Verwaltungen eine Vereinbarung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Commission für Verkehrsanlagen der Entscheidung der zuständigen Ministerien.

(3) Bestehende oder bereits definitiv festgestellte künftige Strassenzüge dürfen, falls nicht deren Auflassung oder Umlegung Seitens der competenten Behörden gestattet werden sollte, von den Bahnlinien nur entweder mittelst Unter- oder Ueberfahrten gekreuzt werden.

(4) Hinsichtlich der Benützung (Unterfahrung oder Uebersetzung) öffentlicher Strassen, insofern dieselben hiedurch ihrer Bestimmung für den öffentlichen Verkehr nicht bleibend entzogen werden, ferner in Bezug der bei Unterfahrung von Strassen und Plätzen zu beobachtenden Vorsichten, insbesondere was Baueinleitung und Bauausführungsmodalitäten anbelangt, sind die Seitens der jeweils competenten Behörden seinerzeit zu erlassenden Vorschriften genau zu befolgen.

(5) Die in Folge der Bahnherstellung erforderlich werdende Umlegung von Unrathscanälen, Wasser- und Gasleitungen, Telegraphen- und Telephonkabeln, Rohrpostleitungen, von Pferdebahngeleisen und sonstigen bestehenden Anlagen ist im Einvernehmen mit den Verwaltungen derselben durchzuführen.

§ 7. Fahrgeschwindigkeit.

(1) Die grösste Fahrgeschwindigkeit der Züge darf an keinem Punkte der Bahnlinien mehr als 40 km per Stunde betragen.

(2) Das k. k. Handelsministerium behält sich übrigens vor, nach Massgabe der localen Umstände, sowie gemäss der Natur der einzelnen Verkehre noch weitere Bestimmungen bezüglich der jeweils einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit zu treffen.

§ 8. Unterbau.

(1) Sämmtliche im Vorstehenden bezeichnete Bahnlinien und Verbindungscurven sind mit Ausnahme der im Sinne des § 1, Punkt 5, eingeleisig auszuführenden Theilstrecke Praterstern—Hauptzollamt doppelgeleisig zu erbauen, und ist demgemäss auch die Grundeinlösung durchzuführen, insoferne nicht eine unentgeltliche Bestellung einer Servitut oder die unentgeltliche Abtretung des Eigenthumes an Grundstücken gewährt wird.

(2) Die Ausführung des Unterbaues hat im Allgemeinen nach den bei den k. k. Staatsbahnen geltenden Normen für Localbahnen zu erfolgen; insbesondere wird jedoch Nachstehendes festgesetzt:

(3) Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der einzelnen Bahnlinien ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven nach den bei den k. k. Staatsbahnen geltenden Vorschriften herzustellen.

(4) Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der einzelnen Bahnlinien ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die in den Geraden gestattete Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird.

(5) An den Neigungsbrüchen sind stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

(6) Die grösste Neigung in den geraden Strecken der freien Bahn wird für sämmtliche Linien mit 25 Promille festgesetzt.

(7) Die Stationen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahnlinien in denselben 2·5 Promille nicht übersteigen darf.

(8) Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

(9) Personen-Haltestellen können in Neigungen von höchstens 20 Promille in gerader Bahn errichtet werden, wobei aber, wenn es die Neigungsverhältnisse der angrenzenden Bahnstrecken gestatten, ein günstigeres Neigungsverhältniss anzustreben ist. Bei in Bögen liegenden Personen-Haltestellen sind die Neigungsverhältnisse im Sinne des vorstehenden Absatzes 4 zu ermässigen.

(10) Der kleinste Halbmesser der Bögen in der freien Bahn, und zwar in der Achse des Unterbaukörpers gemessen, wird für die einzelnen Bahnlinien wie folgt festgestellt:

1. Für die Wienthallinie mit 150 m.
2. Für die Donaucanallinie innerhalb der Theilstrecke Aspernbrücke—Augarten mit 180 m, im übrigen Theile dieser Linie mit 150 m.
3. Für die übrigen Linien und für die Verbindungscurven nächst den Stationen mit 120 m.

(11) Der Abstand der Geleise in der freien Bahn und in Haltestellen soll in dem Falle, wenn zwischen denselben entweder sofort Säulen angebracht werden oder deren Herstellung für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommen werden müsste, von Mitte zu Mitte wenigstens 4·1 m betragen, im anderen Falle ist dieser Abstand mit wenigstens 3·8 m zu bemessen.

(12) In den Stationen hat der gegenseitige Abstand der Geleisemitten mindestens 4·5 m, und falls zwischen den Geleisen Säulen oder Krahne gestellt werden oder deren spätere Einrichtung vorgesehen werden muss, 4·75 m zu betragen.

([13]) Bei Anlage von Mittel-, bezw. Doppelperronen zwischen den Geleisen bleibt die Bestimmung des gegenseitigen Abstandes der Geleisemitten der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums vorbehalten.

([14]) In Haltestellen kann der Abstand der Geleise von Mitte zu Mitte gleich jenem der freien Bahn gewählt werden.

([15]) Der Unterbau der freien Bahn jener Strecken, welche sich im geböschten Damme befinden, hat eine Kronenbreite von 8·4 m zu erhalten.

([16]) Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen.

([17]) Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

([18]) Die Böschungen der Aufdämmungen und Einschnitte sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und im Bedarfsfalle angemessen zu versichern.

([19]) Bei Anlage der Bahnlinien ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten. Das Mehrerforderniss an Lichtraum für aussergewöhnliche Wagen in Bögen von weniger als 180 m Halbmesser ist zu berücksichtigen.

([20]) In jenen Strecken der freien Bahn, welche als Hochbahn zwischen Stützmauern oder auf Viaducten geführt werden, desgleichen bei Durchlässen und Durchfahrten unter der Bahn hat der Bahnkörper in der Geraden und in Höhe der Schienenunterkante eine derartige Breite zu erhalten, dass zwischen der Parapetmauer oder dem Geländer und der zunächst liegenden Geleiseachse stets mindestens eine lichte Weite von 2·15 m verbleibt.

([21]) Ebenso hat in jenen Strecken der freien Bahn, welche sich im offenen Einschnitte zwischen Futtermauern oder im gedeckten, bezw. gewölbten Einschnitte befinden, desgleichen bei Ueberfahrten über die Bahn der Bahnkörper in der Geraden und in Höhe der Schienenunterkante eine derartige Breite zu erhalten, dass zwischen der Mauerflucht der Futter-, bezw. Widerlagsmauer und der zunächst liegenden Geleiseachse stets mindestens eine lichte Weite von 2·15 m verbleibt.

([22]) Hiebei wird vorausgesetzt, dass anstatt beiderseitiger Bahngräben behufs Entwässerung der Einschnitte ein zwischen den Geleisen zu situirender, gemauerter und abgedeckter Canal von wenigstens 0·4 m lichter Weite ausgeführt wird.

([23]) Alle Objecte und sonstige im Unterbau vorkommende Bauwerke sind in definitiver Weise, das ist aus Stein, Beton, Ziegel oder Eisen, eventuell aus diesen Materialien combinirt, herzustellen.

([24]) Sämmtliche Viaducte und Stützmauern, sowie die Krone von Futtermauern im offenen Einschnitte, ferner die Stirnmauern von Einzelnobjecten sind mit Parapetmauern oder Geländern zu versehen, welche in angemessenen Abständen Rettungsplätze erhalten.

([25]) In Futtermauern der offenen und gedeckten, bezw. gewölbten Einschnitte sind in regelmässigen Abständen von beiläufig 50 m beiderseitige Schutznischen, ferner in angemessenen Entfernungen den Bedürfnissen des Bahnerhaltungsdienstes entsprechende Kammern anzulegen. Entlang der Wienflussstrecke, wo die flussseitige Stützmauer gemeinschaftlich benützt wird, sind solche Rettungsnischen einseitig, und zwar in der entgegengesetzten Stützmauer auszuführen.

([26]) Insoweit die Bahnlinien sich innerhalb bebauter Bezirke befinden, ist sowohl bei der Anlage von Viaducten, als auch bei Einzelnobjecten in Hochbahnstrecken, insbesondere bei den Strassenübersetzungen in der Ausführung der sichtbaren Mauerwerksflächen den ästhetischen Anforderungen thunlichst Rechnung zu tragen.

([27]) Bei allen Hochbahn-Constructionen in Eisen sind behufs möglichster Abschwächung der Schallwirkungen des Zugverkehres zweckentsprechende Vorkehrungen zu treffen.

([28]) Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, zu beobachten, und sind den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahnlinien die im § 3, lit. a) und b) der genannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen. Für die Eisenconstructionen der Brücken sind ferner auch die „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ (Wien, aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei, 1892) massgebend.

([29]) Insoferne die einschlägigen Bestimmungen der vorbezeichneten Verordnung für die Bemessung der Deckenconstructionen jener Bahnstrecken, welche unterhalb von Strassen hinziehen, nach dem Erachten des k. k. Handelsministeriums nicht ausreichen sollten, bleibt demselben die Feststellung der hiebei zu berücksichtigenden Verkehrslasten vorbehalten.

([30]) In Bahnstrecken, welche auf natürlichem Wege nicht genügend entwässert werden können, ferner in jenen Strecken, in welchen die Bahnnivellette sich unter der Hochwasserlinie des regulirten Wienflusses und Donaucanals befindet, müssen entsprechende Einrichtungen für eine gesicherte Wasserableitung getroffen werden.

([31]) In Untergrundstrecken ist für eine der Länge und Lage solcher Bahntheile angepasste Ventilation vorzusorgen, welche überdies derart zu wählen ist, dass eine Belästigung der Anrainer durch den entweichenden Rauch und Dampf möglichst hintangehalten wird.

§ 9. Oberbau.

([1]) Der Oberbau ist auf Querschwellen und im Systeme des schwebenden Stosses mit Flussstahlschienen und Schwellen aus Flusseisen oder hartem Holz herzustellen.

(2) Die Ausführung des Oberbaues hat im Allgemeinen nach den bei den k. k. Staatsbahnen geltenden Normen für Hauptbahnen zu erfolgen.

(3) Im Besonderen wird bestimmt, dass das Gewicht der Schienen per laufendes Meter mindestens 35·4 kg betragen soll; die Inanspruchnahme der Schienen darf unter Berücksichtigung des grössten Raddruckes der verkehrenden Fahrbetriebsmittel und bei einer Verminderung der Schienenhöhe durch Abnützung um 10 mm höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

(4) In welchen Strecken und in welcher Ausdehnung innerhalb derselben Eisen- oder Holzschwellen zur Verwendung gelangen dürfen, bleibt über Antragstellung der Commission für Verkehrsanlagen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums vorbehalten.

(5) Der Schotterkörper hat in der freien Bahn eine derartige Breite zu erhalten, dass die Entfernung der Geleiseachse von der zunächst liegenden Oberkante des Schotterbettes stets mindestens 1·65 m beträgt. Falls in Einschnitten Steinbankette zur Ausführung gelangen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·95 m zu betragen.

(6) Die Tiefe des Schotterbettes hat von der Schienenunterkante abwärts stets mindestens 0·3 m zu betragen.

§ 10. Stationen.

(1) Die Anzahl, Lage und Ausführungsweise der Stationen und Haltestellen ist im Einvernehmen mit der betriebführenden Verwaltung und im übrigen derart zu bestimmen, dass hiedurch die anstandslose Abwicklung des Verkehres nach Massgabe der Bedürfnisse jeder einzelnen Bahnlinie vollständig gesichert erscheint.

(2) Sämmtliche Stationen und Haltestellen haben gedeckte, für jede Fahrtrichtung getrennte Perrone, sowie geschlossene und heizbare Warteräume, endlich auch entsprechend situirte Passagieraborte zu erhalten.

(3) Die Grösse der Perrone und Warteräume muss der jeweiligen Bedeutung der Station oder Haltestelle hinsichtlich des Personenverkehres angemessen sein.

(4) In den Anschluss- und Umsteigestationen sind bei einem namhaften Niveauunterschiede zwischen den daselbst zusammentreffenden Bahnlinien nebst den erforderlichen Treppen auch Aufzüge für das verkehrende Publicum zu errichten.

(5) Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets sowohl bahnseitig als auch im Aeusseren der Gebäude an entsprechend sichtbaren Stellen in grosser Schrift deutlich erkennbar anzubringen.

(6) In allen Stationen und Haltestellen sind die für eine zweckentsprechende Abwicklung des Personenverkehres erforderlichen Bureau- und sonstigen Diensträume herzustellen. In den Stationen sind überdies für die Durchführung des Gepäcks- und sonstigen Güterverkehres entsprechende Räume und Einrichtungen zu schaffen.

(7) In den vom k. k. Handelsministerium zu bezeichnenden Stationen sind Anlagen und Räumlichkeiten für die Abwicklung eines Approvisionirungsverkehres herzustellen.

(8) In den Ausgangspunkten des Verkehres sind für den Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderliche Anlagen, sowie auch Gebäude für die Unterkunft des Bahnpersonales herzustellen.

(9) Sämmtliche Stationen sind mit Centralweichenstell- und Sicherungsanlagen zu versehen, deren Ein- und Ausfahrtssignale mit der laut § 12 anzuordnenden Streckenblockireinrichtung in Abhängigkeit zu bringen sind.

§. 11. Hochbauten.

(1) Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales und für den Zugförderungsdienst bestimmten Hochbauten der Stationen und Haltestellen sind in definitiver Weise und den Verkehrsbedürfnissen angemessen zu erbauen.

(2) Bei Anlage der Aufnahmsgebäude ist Vorsorge zu treffen, dass ein Ueberschreiten der Geleise durch das Publicum ausgeschlossen erscheint.

(3) Die Höhe der Ein- und Aussteigperrone über Schienenoberkante ist mit mindestens 0·5 Meter zu bemessen, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern und zu beschleunigen.

(4) Sämmtliche Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz auf einer durchgehenden Untermauerung erbaut werden.

(5) Alle Hochbauten sind im Einklange mit der Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien herzustellen.

(6) Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn kann auf jene Stellen beschränkt werden, wo solche Seitens des k. k. Handelsministeriums besonders angeordnet werden sollten.

(7) Auf allen Bahnlinien sind Stations- und Bahneinfriedungen, sowie sonstige Abschlüsse der Bahn nach Massgabe des jeweiligen Bedarfes herzustellen.

§. 12. Betriebseinrichtungen.

(1) Sämmtliche Bahnlinien müssen in ihrer ganzen Ausdehnung mit Streckenblockireinrichtungen versehen werden. Für die Deckung der Anschlussstationen haben die nächstgelegenen Streckenblocksignale zu dienen.

(2) Die Abzweigungsstellen aus der freien Bahn sind durch Blockeinrichtungen vollständig zu sichern.

(3) Die obbezeichneten Anlagen sind nach bewährten Systemen und in der grössten dermalen zu erreichenden Vollkommenheit herzustellen.

(4) Sämmtliche Bahnlinien sind mit einer Telegraphenleitung, in welche alle Stationen und Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen. Ueberdies ist eine zweite Sprechleitung, in welche ausser den Endpunkten der einzelnen Bahnlinien nur die grösseren Mittelstationen eingeschaltet sind, auszuführen.

(5) Die Anwendung von Glockensignalen kann unterbleiben, insoweit nicht besondere Fälle dies nothwendig machen würden.

(6) Endlich sind für den Betrieb der Bahnlinien die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

§. 13. Fahrbetriebsmittel.

(1) Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung im Einvernehmen und auf Kosten der Commission für Verkehrsanlagen.

(2) Für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln muss ohne Rücksicht auf die Vertheilung derselben au die einzelnen Bahnlinien ein Betrag von 1,500.000 fl. verwendet werden.

(3) Bei Anschaffung aller Fahrbetriebsmittel, sowie auch bei späteren Ergänzungen derselben ist stets den neuesten Erfahrungen der Betriebstechnik im Allgemeinen und jenen, welche während des Betriebes der concessionirten Linien im Besonderen gemacht werden, Rechnung zu tragen, wobei eine Verpflichtung zur Führung der ersten Wagenclasse der Commission für Verkehrsanlagen nicht obliegt.

(4) Bei der Construction sämmtlicher Fahrbetriebsmittel ist auf die möglichste Beseitigung des belästigenden Geräusches bei ihrem Verkehre hinzuwirken.

(5) Die Construction der Locomotiven ist derart zu wählen, dass der Funkenwurf vermieden, die Rauchentwicklung möglichst vermindert und eine Belästigung durch ausströmenden Dampf und Rauch, sowie durch Verbrennungsgase thunlichst hinangehalten wird.

(6) Die Locomotiven sind für Cokefeuerung einzurichten, falls es nicht gelingen sollte, ein anderes mehr entsprechendes Brennmaterial verwenden zu können.

(7) Jede Maschine ist mit einer durchgehenden Bremse und einer Handbremse, sowie mit anmontirbaren Schneepflugscharen zu versehen.

(8) Die für Personenzüge bestimmten Wagen sind für durchgehende Bremsen einzurichten; überdies hat eine entsprechende Anzahl dieser Wagen Handbremsen zu erhalten.

(9) Die Personenwagen müssen für die gewählte Perronhöhe gebaut werden, heizbar eingerichtet und in vollkommen entsprechender Weise beleuchtbar sein.

(10) Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 15 ex 1887) und vom 1. August 1892, Z. 32904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892) Rechnung zu tragen.

§. 14. Berücksichtigung inländischer Werke.

(1) Alle Baumaterialien, die Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, beziehungsweise aus inländischen Werken zu beschaffen. Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter nicht wesentlich ungünstigeren Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie selbe von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

(1) Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

(2) Die Commission für Verkehrsanlagen hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889 und vom 5. Jänner 1893, Z. 65.819 ex 1892), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission, bezw. ihrer Conservatoren, gewissenhaft Folge zu leisten.

§ 16. Fürsorge in Ansehung der beim Baue verwendeten Hilfspersonen und Arbeiter.

In Ansehung der beim Baue verwendeten Hilfspersonen und Arbeiter unterwirft sich die Commission für Verkehrsanlagen jenen Anordnungen, welche die k. k. Staatsverwaltung rücksichtlich der auf Staatskosten auszuführenden Eisenbahnlinien zu treffen findet.

II. Betrieb.

§ 17. Allgemeine Bestimmungen.

(1) Die Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn haben sowohl dem Personenverkehre, als auch dem Post-, Gepäcks- und Güterverkehre zu dienen, letzterem in jener Ausdehnung, welche mit Rücksicht auf die übrigen Verkehre noch zulässig sein wird, wobei insbesondere der Approvisionirungsverkehr Berücksichtigung zu finden hat.

(2) Für eine entsprechende Durchführung der Leichentransporte ist vorzusorgen.

(3) Der Betrieb der concessionirten Bahnen ist derart einzurichten, dass dieselben in erster Reihe den Bedürfnissen des städtischen Personenverkehrs möglichst vollkommen Genüge leisten. Die Commission für Verkehrsanlagen ist verpflichtet, sich den in dieser Hinsicht ergehenden Anordnungen des k. k. Handelsministeriums zu unterwerfen.

(4) Die Einrichtung des Zugsverkehres und der Zugsanschlüsse hat derart stattzufinden, dass der Betrieb der concessionirten Hauptbahnlinien und jener der Localbahnlinien des Stadtbahnnetzes zum Zwecke einer raschen und ausgiebigen Personenbeförderung in einander greifen.

(5) Bezüglich des Güterverkehres ist auf die thunlichste Erleichterung des Approvisionirungsverkehres Bedacht zu nehmen, und sind im Uebrigen derartige Einrichtungen zu treffen, dass dadurch der Hauptzweck der Bahnanlage — die rasche, regelmässige und bequeme Personenbeförderung innerhalb des Stadtgebietes — keinen Eintrag erleidet.

(6) Das k. k. Handelsministerium behält sich überdies vor, unter Berücksichtigung der von der Commission für Verkehrsanlagen zu erstattenden Anträge, für jede einzelne Bahnlinie in Ansehung des Verkehres jene Anordnungen zu treffen, welche zur sicheren Erreichung der verschiedenen Zwecke der Stadtbahn als nothwendig befunden werden.

(7) Die Locallinien des Wiener Stadtbahnnetzes sind für Tag- und Nachtverkehr einzurichten, wobei sich das k. k. Handelsministerium vorbehält, nach Anhörung der Commission für Verkehrsanlagen sowohl das kleinste als grösste Zeitintervall zwischen den nach jeder der beiden Bahnrichtungen verkehrenden Zügen bei jeder einzelnen Linie nach Massgabe des Verkehrsbedürfnisses in den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten zu bestimmen.

§ 18. Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr.

(1) Die Tarife für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr, die Waarenclassification und alle auf den Gütertransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums. Hiebei ist einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität der Bahnlinien Bedacht zu nehmen.

Bei Aufstellung der Personentarife wird die beim Stadtbahnbetriebe gebotene thunlichste Erleichterung und Vereinfachung des Billet- und Tarifsystems, sowie der Controle anzustreben sein.

(2) Die Organe der k. k. Sicherheits- und Finanzwache, sowie der städtischen Feuerwehr sind zu den gleichen ermässigten Preisen, wie solche dem k. k. Militär zugestanden sind, zu befördern.

(3) Für Schüler öffentlicher Volks-, Bürger- und Mittelschulen sind Schülerkarten zu ermässigten Preisen auszugeben.

(4) Für Arbeiter sind zu gewissen Tageszeiten verkehrende Züge mit ermässigten Preisen einzuführen.

(5) Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn Anwendung zu finden haben.

(6) Alle einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der gesetzlichen Landeswährung berechnet werden.

§ 19. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Handelsministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

§ 20. Leistungen für die Post- und Telegraphenanstalt.

(1) Die concessionirten Bahnen sollen nach Bedarf für die Zwecke der Post- und Telegraphenanstalt benützt werden.

(2) Die Beförderung der Briefpost und des für dieselbe von der Postanstalt beizustellenden Begleiters hat mit allen fahrplanmässigen Zügen unentgeltlich zu geschehen.

(3) Im Uebrigen wird die Art und Weise dieser Benützung, sowie die für eine weitergehende Inanspruchnahme der concessionirten Bahnen Seitens der Post- und Telegraphenanstalt zu leistende Vergütung durch besondere Vereinbarungen geregelt werden.

(4) Unbeschadet der noch zu treffenden Vereinbarungen über die Leistungen der concessionirten Bahnen für Zwecke der Post- und Telegraphenanstalt wird schon jetzt Folgendes bestimmt:

(5) Sollten für Zwecke der Postbeförderung von der Commission für Verkehrsanlagen mehr als die nach (2) von derselben unentgeltlich zu bewirkenden Leistungen beansprucht werden, wird die Postverwaltung hiefür der Commission eine Vergütung nach folgendem Massstab gewähren:

(6) Für die Beförderung eines vierrädrigen Wagens, insoweit derselbe thatsächlich zum Posttransporte benützt wird, eine Entschädigung im Betrage von zehn (10) Kreuzern österreichischer Währung per Zug und Kilometer, und, insolange als für den Posttransport nur eine Wagenabtheilung (Postcoupé) erforderlich ist, respective von der k. k. Postverwaltung in Anspruch genommen wird, ein aliquoter Theil der vorgedachten Entschädigung, demnach für zwei Fünftel eines ganzen vierrädrigen Wagens vier (4) Kreuzer, für die Hälfte desselben fünf (5) Kreuzer.

(7) Falls die Postanstalt eine besondere Adaptirung der für die Postbeförderung benützten Wagen oder Wagenabtheilungen für ihre Zwecke für nothwendig erachtet, so wird sie die Kosten derselben bestreiten.

(8) Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines entsprechenden Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Commission für Verkehrsanlagen beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein. Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltuug.

(9) Die den verschiedenen Kategorien des Dienerschaftsstandes der k. k. Post- und Telegraphenverwaltung angehörigen Personen im Dienste sind auf den Hauptbahnlinien der Wiener Stadtbahn mit allen fahrplanmässigen Zügen zum halben normalen Fahrpreise zu befördern, jedoch kann die gleichzeitige Beförderung einer grösseren Anzahl solcher Bediensteten nur mit bestimmten, vorher bezeichneten Zügen erfolgen.

(10) Die Commission für Verkehrsanlagen übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen, insoweit es die Anforderungen des Bahnbetriebes zulassen, gegen die normalmässige Entschädigung für Staatscorrespondenz verwenden zu lassen.

(11) Der Staatsverwaltung steht es frei, auf dem von der Commission für Verkehrsanlagen eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden, bezüglich der Untergrundstrecken jedoch nur insoweit es die Raumverhältnisse zulassen, selbstständige Leitungen ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und bei Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung einzelne Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

(12) Im Uebrigen gelten auch für diese concessionirten Bahnen die zur Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Bahnen bestehenden Normen.

(13) Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der den Betrieb führenden Direction und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 21. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstfahrten.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Bahnlinien benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 22. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

§ 23. Regelung eines Péageverkehres.

Die Commission für Verkehrsanlagen ist verpflichtet, über die concessionirten Bahnlinien oder einen Theil derselben auch einen Péageverkehr von Zügen der k. k. Staatsbahnen oder anderer Eisenbahnverwaltungen nach Massgabe des eintretenden Bedürfnisses gegen eine im Wege der Vereinbarung festzusetzende Entschädigung zu gestatten.

§ 24. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (§§ 18 und 19), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (§§ 20 bis 22) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Die Commission für Verkehrsanlagen hat sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

Wien, am 30. August 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von St. Pölten nach Harland.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Mathias Salcher's Söhne in Wien im Vereine mit der Union-Baugesellschaft in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von St. Pölten nach Harland im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 22. August 1894. Z. 44.024.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mährisch-Neustadt über Littau nach Přikas mit einer Abzweigung von Littau nach Haniowitz und zu den Kalksteinbrüchen in Lautsch.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Localcomité für den Bahnbau Mährisch-Neustadt—Littau—Přikas—Haniowitz in Littau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mährisch-Neustadt über Littau nach Přikas mit einer Abzweigung von Littau nach Haniowitz und zu den Kalksteinbrüchen in Lautsch im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 1. September 1894. Z. 30.742.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Podwołoczyska: Herstellung einer Industrie-Geleiseanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung einer Industrie-Geleiseanlage zum Kalkofen der Firma Libau & Ehrenpreis für den 11. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Leo Kurykowski betraut. [G.-I.-Z. 16.097.]

— (Linie Rakonitz—Protivin: Herstellung eines Verladeplatzes in der Station Lochowitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hořowitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. Staatsbahnen für die Herstellung eines Verladeplatzes längs des III. Geleises der Station Lochowitz für den 12. September anberaumt. [G.-I.-Z. 16.855.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Rübenverladerampe in Hullein.) Für die Verlängerung der Rübenverladerampe in der Station Hullein wurde die Baubewilligung ertheilt. [28. Juli, Z. 40.800.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Umgestaltung der Bauanlagen in der Station Holleschau.) Das Project für die Vergrösserung und Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes, für die Herstellung eines neuen Güterschuppens und Adaptirung des vorhandenen Waarenmagazins zur Unterbringung von Kanzleien und einer Arbeiterkaserne, und für die Herstellung einer neuen Laderampe in der Station Holleschau wurde zur Ausführung genehmigt. [29. August, Z. 46.874.]

— (Linie Prerau—Olmütz: Bauliche Herstellungen in der Station Olmütz.) Das Project für die Anlage von zwei neuen Geleisen, ferner für Ueberstellung eines Richtperrons, einer Geleisebrückenwaage und eines Ladeprofils in der Station Olmütz wurde genehmigt. [20. August, Z. 40.444.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Verlegung der Desinfections-Anlage in Pragerhof: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Südbahn-Gesellschaft für die Verlegung der Desinfections-Anlage in der Station Pragerhof für den 12. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Alexander Freiherr v. Neupauer betraut. [G.-I.-Z. 16.409.]

— (Linie Kufstein—Ala: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kufstein hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Südbahn-Gesellschaft für die Herstellung eines normalspurigen Industriegeleises für die Firma Andreas Hofer in Kufstein für den 12. September anberaumt. [G.-I.-Z. 16.274.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 410 Waggons.) Das k. k. Handelsministerium hat die Genehmigung ertheilt, dass Seitens des Verwaltungsrathes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 100 Kohlenwagen mit Bremse, 300 Kohlenwagen ohne Bremse und 10 Packmeisterwagen in Bestellung gebracht werden. [Z. 32.234.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Rum. (Bestimmung der Stationen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat für die von der Station Szombathely der Südbahnlinie (Wien—) Wr. Neustadt—Szombathely—Kanizsa—Barcs, ferner den Linien Szombathely—Pozsony (Steinamanger—Pressburg) der transdanubischen Localbahnen, Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell—Szombathely—Gyanafalva (Jennersdorf), Szombathely—Köszeg (Steinamanger—Güns) und Szombathely—Pinkafő (Steinamanger—Pinkafeld) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, vorläufig bis Rum zu erbauende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73) die Anlage von Stationen für den gesammten Verkehr in Szent-Király, Táplánfa, Széchény, Czempesz-Kovács, ferner einer auch für den Güterverkehr in Wagenladungen einzurichtenden Haltestelle in Szent-Kereszt, schliesslich einer Haltestelle für den Personenverkehr in Kajd angeordnet. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und zu betreibenden Linie sind mit 550.000 fl. präliminirt.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Bau einer Maschinenfabrik und Locomotiv-Reparaturswerkstätte in Debreczen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, den mit ca. 3,000.000 fl. präliminirten Bau einer staatlichen Maschinenfabrik für Eisenbahnbedarf im Vereine mit einer Locomotiv- und Waggon-Reparaturswerkstätte in der Station Debreczen der Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz etc. der kgl. Ungar. Staatsbahnen beschlossen. Die vom Obergespan des Comitates Hajdu ad hoc einberufene Congregation des Comitats-Municipiums hat den Beschluss gefasst, der Regierung zu diesem Behufe einen Grundcomplex von ca. 80 Joch unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Der Bau der Fabrik wird noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis zum 16. September.)

Adriatischer Dienst.

11. September, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.
12. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
13. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano. Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
13. „ um Mitternacht: Dampfer „Thetis“, Capitän A. Persich, nach Venedig.
14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
15. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.
16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän A. Mucole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

11. September um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Diana“, Capitän T. Androvich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
12. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Danae“, Capitän G. Burgstaller, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.
13. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Daphne“, Capitän A. Orlando, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.
14. „ um 1 Uhr Mittag: Dampfer „Amphitrite“, Capitän G. Mariani, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
15. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Achille“, Capitän V. Cattarinich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. September, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Poseidon“ Capitän A. Fellner, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. September, Dampfer „Medusa“, Capitän F. Mosca, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Einführung von Tarifnachträgen im Localverkehre.

Mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der Station Frauenthal gelangen folgende Nachträge zur Einführung:

1. Der Nachtrag II zu dem vom 1. Mai 1891 giltigen Tarif und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden;
2. der Nachtrag II zu Theil II vom 1. Jänner 1890, „Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport im Localverkehre".

Beide Nachträge enthalten die Aufnahme der Station Frauenthal.

Exemplare dieser Nachträge sind, und zwar Exemplare des Nachtrages ad 1. kostenlos, jene des Nachtrages ad 2. um den Preis von 5 kr. pro Exemplar, bei der Cassa V am Wiener Südbahnhofe und auch im Wege der Stationen erhältlich.

Wien, am 1. September 1894. [680]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc. im Verkehre mit Ungarn (Theil III, Heft 2).

Mit Giltigkeit vom 1. October 1894 gelangt ein neuer Tarif-Theil III, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide u. s. w., zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits, nebst einem Anhange, enthaltend die Coursdifferenzen, zur Einführung.

Das zum bisher giltigen Tarife ausgegebene Benachrichtigungsblatt, betreffend die Beförderung von Getreide etc. in loser Schüttung, behält auch hinsichtlich des neuen Tarifes (Theil III, Heft 2) unverändert Geltung.

Hiedurch wird der Tarif, Theil III, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband, giltig vom 15. April 1891, nebst Nachtrag I und II, aufgehoben und ersetzt.

Die bisherigen Frachtsätze bleiben jedoch für jene Stationen, welche in den gegenwärtigen Tarif nicht mehr einbezogen sind oder deren Frachtsätze eine Erhöhung erfahren, noch bis 31. October 1894 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Francs für das Stück zu beziehen.

Wien, am 6. September 1894. [681]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des vom 1. September 1894 giltigen Nachtrages I zum Gütertarife, Theil II, Heft 4.

In dem oben bezeichneten Tarifnachtrage ist auf dem Titelblatte in der Bemerkung, betreffend den Giltigkeitsbeginn der höheren Frachtsätze, der mit 15. November 1894 angegebene Termin auf den 15. October 1894 abzuändern.

Gleichzeitig wird zur Beseitigung aufgetauchter Zweifel hiemit noch besonders darauf aufmerksam gemacht, dass die oben erwähnte Bemerkung sich auf den im fraglichen Tarifnachtrage enthaltenen neuen Ausnahmetarif Nr. 1 (für Getreide etc.) nicht bezieht, da die Frachtsätze des früheren, im Haupttarife enthaltenen Ausnahmetarifes für Getreidetransporte mittelst der in der diesjährigen Nummer 58 dieses Blattes erlassenen Bekanntmachung mit 1. August 1894 ausser Kraft gesetzt wurden und der neue Ausnahmetarif daher mit dem Einführungstage des Nachtrages, d. i. mit dem 1. September 1894, in Kraft getreten ist.

Wien, am 7. September 1894. [682]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Winterfahrplan.

Der gegenwärtig auf den Strecken der Mährisch-schlesischen Centralbahn in Wirksamkeit stehende Fahrplan der täglich verkehrenden Züge mit Personenbeförderung bleibt auch in der kommenden Winterperiode ab 1. October 1894 in Giltigkeit, und werden in dieser Periode nur die während der Sommersaison zwischen Olmütz—Domstadtl und Jägerndorf—Freudenthal verkehrenden Sonn- und Feiertagszüge ausfallen.

Bezüglich der Verkehrszeiten der Züge und deren Anschlüsse wird auf das affichirte Fahrplan-Placat verwiesen.

Wien, im September 1894. [683]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft II.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1894 tritt zum Tarifhefte II des obigen Kohlenverkehres der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze für Sendungen von der Haltestelle Imielin des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau.
2. Einbeziehung einiger Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in den Tarif.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Budapest, am 6. September 1894. [684]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Berichtigung des ab 1. Jänner 1893 giltigen Anhanges zum Local-Gütertarife.

Unter Pos. 9 auf Seite 7 (Begünstigung für Holz etc.) sind der bei der Station Vágfalva ersichtlich gemachte Stern, sowie die unter der Rubrik „Anmerkung" enthaltene Bestimmung gänzlich zu streichen.

Budapest, am 4. September 1894. [685]

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Jedlesee und Zellerndorf. Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Jedlesee und Zellerndorf.

Neue Ausnahmetarife.

Mit 1. November 1894 tritt an Stelle des Ausnahmetarifes vom 1. April 1890 für den Transport von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der Strecke Wien—Startsch—Trebitsch und Zellerndorf—Sigmundsherberg—Horn der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nebst zugehörigen Nachträgen, sowie an Stelle des Ausnahmetarifes vom 1. Juni 1887 für mineralische Kohlen, Coaks und Briquets von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der Strecken Wien bis Deutschbrod und Zellerndorf bis Sigmundsherberg—Horn der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nebst zugehörigen Nachträgen je ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Diese Tarife, welche in der Kronenwährung, u. zw. in Hellern für 100 kg erstellt sind, können durch die betheiligten Verwaltungen gegen Erlag des auf denselben ersichtlich gemachten Preises bezogen werden.

Wien, 7. September 1894. [686]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Tarifheft 4.) Ab 20. August 1894 wurde der im Tarifhefte Nr. 4 enthaltene Ausnahmetarif 12 für Rohpetroleum in Ladungen von 10.000 kg wie folgt ergänzt: Von Biblisheim (Reichsbahn) nach Plagwitz-Lindenau (Sächs. Staatsb.) 2·15 Mk. für 100 kg.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Specialtarife
für

	Lagerzins per 100 kg und Woche
I. **Baumwolle** und **Jute** in gepressten Ballen, **Farbhölzer** in Blöcken, **Kolophonium** in Partien von mindestens 500 Metercentner	½ kr.
II. **Wein** in Fässern in Partien von mindestens 100 Metercentner	1½ kr.
III. **Kaffee**, **Pfeffer**, **Piment**, **Rosinen**, **Korinthen**, **Feigen** (ausschliesslich Fabriksfeigen), **Mandeln** in Partien von mindestens 100 Metercentner	1½ kr.
IV. **Fabriksfeigen**, **Johannisbrod** in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner	1 kr.
V. **Haselnüsse**, geschält in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner	1½ kr.

Lagerzinsfreiheit.

A) **Zucker**, raffinirt, in Säcken, Fässern und Kisten zum Export, dann **Wein** in Fässern, in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine zweiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

B) **Roh- und Sandzucker**, **Hülsenfrüchte**, **Mehl**, **Pflaumen** } zum Export
in Partien von mindestens 500 Metercentner,
Mineralwässer zum Export
in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine dreiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1540	Südbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben, bezw. Rübenabfälle, Presslinge u. Rübenschnitte	Vöslau-Gainfahrn Leobersdorf und vice versa	Pottendorf-Landegg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	28 28 Heller	17 15 Heller	11 13 Heller	Im Kartirungswege		
1541	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gedörrtes Obst und Pflaumenmus	Dervent Doboj Janjici Lašva Maglaj Podlugovi Sarajevo Visoka Zenica Žepče	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B. und Wien (Matzleinsdorf)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahn-Verband	Krenzer 174·0 202·5 261·5 264·0 216·0 284·0 296·0 280·5 256 5 234·0	164 193 252 254 206 274 286 271 247 224	10·0 9·5 9·5 10·0 10·0 10·0 10·0 9·5 9·5 10·0	Im Kartirungswege		
1542	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	in den in der Tabelle angeführten Relationen		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. aber bis Ende December 1894	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1890	Bestehen keine directen Frachtsätze	siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

von oder nach	nach oder von	Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermässigte	Eilgüter: besonders ermässigte	Frachtgüter: I (Normal-classe)	Frachtgüter: II	ermässigte Wagenladungs-Classen: A	ermässigte Wagenladungs-Classen: B	ermässigte Wagenladungs-Classen: C	Specialtarife: 1	Specialtarife: 2	Specialtarife: 3	Sperrige Güter
		Transportpreise pro 100 Kilogramm für … in Kreuzern											
Hochwesseley (Station der Böhmischen Commercialbahnen)	Prag (K.F.J.B.) transit	237	107·1	87·1	77	65	62·2	55·3	40·9	51·3	45·8	35	100
	Prag (Oe.N.W.B.)	237	107	86	76	61	59·3	52	38·1	48·3	42·5	32·1	100
	Prag (St.E.G.)	247	111	90	80	66	64·3	57	43·1	53·3	47·5	37·1	104
	Prag (B.W.B.) transit Prag Smichow (B.E.B.) transit	255	116·1	96·1	86	73	69·2	61·3	46·9	57·3	51·8	40	113·1
	Wien (Nordbahnhof)	654·8	269·7	231·7	221·7	171	139·9	120·2	75·7	107·6	81·1	60·7	295
	Wien (Nordwestbahnhof)	653	264	229	219	170	134	115	72·4	102·4	77·2	56·3	291
	Wien (Staatsbahnhof)	662	270	232	222	172	141	121	75·7	108·4	81·1	61·3	295
	Wien (Südbahn) transit Wien (Wien-Aspang-Bahn) trs.	—	—	—	229	177	141	121	77·4	108·4	82·2	61·3	303

1543 — K.k.St.B.

In der die Einführung von Frachtsätzen im Rückvergütungswege für den Verkehr zwischen Galizien und der Bukowina einerseits und Paris andererseits betreffenden Kundmachung in Nr. 90 dieses Blattes, Post Nr. 1419, vom 9. August 1894, hat unter b) die bei Umkartirung in Nürnberg vorzuschreibende Route wie folgt zu lauten: Krakau oder Podgórze-Płaszów—Oswiecim—Olmütz—Chotzen—Tinischt—Vysočan—Prag (B.W.B.)—Furth i. W.

1544 — Kaschau-Oderberger Eisenbahn — Betheiligten Verwaltungen — Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Malz

In der im Verordnungsblatte Nr. 35 ex 1894 sub Pos. 696 für nebenstehende Transporte verlautbarten Refactiepublication ist in der Rubrik unter „von“ nach dem Worte Eperies hinzuzufügen: „loco und transit, ferner von Stationen der Strecke Abos-Héthárs inclusive“.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welcnen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1545	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Maschinen- und Kesselbestandtheile von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen, dann Transmissioneisenbestandtheile	Brünn transito (für Sendungen von Königgrätz)	Lundenburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue von Industrie-Etablissements in Unter-Themenau bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	21·1 kr.	15·9 kr.	5·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Unter-Themenau als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
1546	Oesterr. Nordwestbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemosnitz		Kalkstein	Zawratetz-Třemosnitz	Zleb	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch eigene Leute und auf eigene Kosten in der jeweilig hiefür festgesetzten Frist zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemosnitz	13·0	6·0	7·0	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Wrdy-Bučic				15·5	8·0	7·5			
									Kreuzer ö. W.	Kreuzer ö. W.	Kreuzer ö. W.			
1547	Böhmischen Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gaskohle	Miröschau	Lieben Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Local-, resp. Verbandtarife		33·5 kr.		Im Kartirungswege		

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des auf sämmtlichen Linien der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen pro 1895 erforderlichen Bedarfes an Eisenabgüssen, dann Zinn- und Kupferwaaren wird getrennt nach den nachstehend angeführten Dienststellen und durch dieselben im Offertwege vergeben, und zwar:

Material-Gattung	K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction							K.k.Verkehrs-leitung	K. k. Eisenb.-Betriebs-Dir.		
	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	M.-Schönberg	Krakau	Lemberg	Stanislau
	Ausgeschriebenes Quantum in Kilogramm										
Eisenabgüsse	300.000	260.000	445.000	432.000	95.000	244.000	360.000	64.000	254.000	420.000	95.000
Banca-Zinn	15.000	12.000	8.000	15.000	.	9.500	16.500	1.600	15.000	20.000	8.500
Stangen-Zinn	.	100	.	.	100	600	250	80	.	.	.
Kupferbleche, 0·5—10 m/m	1.200	3.000	800	1.200	100	1.750	1.850	250	1.200	1.500	700
Kupferplatten, 10—20 m/m	6.000	6.000	4.500	3.000	.	1.550	9.500	400	3.500	4.000	1.200
Kupferrohre, gezogene	3.300	6.000	2.900	6.000	300	2.000	5.400	230	5.500	5.800	5.500
Kupferstutzen für Siederohre,	10.000	10.000	3.300	10.000	.	2.200	5.200	.	3.000	14.000	.
Kupferstangen für Stehbolzen, ungelocht	13.000	25.000	5.300	8.300	.	2.500	17.400	150	5.500	14.000	1.800
Kupferdraht	500	400	400	500	120	1.100	800	70	700	800	450

Die der Lieferungsausführung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformularien, welche zur Verfassung der Offerten benützt werden müssen und welche die näheren Angaben über Bedarfsmengen und Dimensionen enthalten, können bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Preise sind franco einer Station der österr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Für Zinn- und Kupferwaaren sind fixe Zuschläge zu einem variablen Grundpreis zu offeriren, über dessen Aufstellung das bezügliche Offertformulare näheren Aufschluss gibt.

Die Offerten sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Eisenabgüssen, dann Zinn- und Kupfermaterialien" bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg bis längstens 1. October l. J. 12 Uhr Mittags einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 1. October l. J. Nachmittags 3 Uhr stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. der k. k. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens jeder der Eingangs erwähnten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, sowie von der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 10. September 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 104. **Wien, 13. September 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Mährisch-Ostrau nach Hruschau einerseits und nach Karwin andererseits.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Lindheim & Co. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Mährisch-Ostrau nach Hruschau einerseits und nach Karwin andererseits im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 22. August 1894. Z. 41.553.

Verzeichniss

der amtlich untersuchten und den Vorschriften der internationalen Reblaus-Convention vom 3. November 1881 entsprechend befundenen Gartenanlagen Oesterreichs, aus welchen im Sinne der am 23. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 16, publicirten Zusatzerklärung vom 15. April 1889 zur internationalen Reblaus-Convention nicht zur Kategorie der Rebe gehörige Pflanzen nach Vertragsstaaten auch ohne die im Artikel 3, Alinea 2, der Convention vorgesehene Bescheinigung der Behörde des Ursprungslandes versendet werden dürfen.

Post-Nr.	Ort der Gartenanlage	Kronland	Name des Besitzers und Art des Grundstückes
1	**Dornbirn**	Vorarlberg	Josef Smetana, Handelsgärtner.
2	**Eisenberg** bei Komotau	Böhmen	Fürstl. Lobkowitz'sche Baumschule und Gewächshäuser.
3	**Feldkirch**	Vorarlberg	Fidel Summer, Handelsgärtnerei.
4	**Globoko,** Bezirk Rann	Steiermark	Franz Podgoršek, Handelsgärtnerei.
5	**Graz,** Körösistrasse Nr. 58	„	Wilhelm Klenert, Handelsgärtnerei und Baumschule.
6	**Graz,** Grabenstrasse Nr. 44 und 46 .	„	Paul Sprenger, Kunst- und Handelsgärtnerei.
7	**Hirschstetten** bei Stadlau	Niederösterreich	Freiherr v. Pirquet'sche Gutsverwaltung.
8	**Nachod und Ratibořitz**	Böhmen	Prinz Wilhelm zu Schaumburg-Lippe'sche Zier- und Pflanzengärten.
9	**St. Peter** bei Görz Nr. 99	Küstenland	Martin Richter, Obstbaumschule.
10	**Prądnik czerwony** bei Krakau . . .	Galizien	Heinrich Morgenstern, Handelsgärtnerei.
11	**Tisis** bei Feldkirch	Vorarlberg	Franz Dieterle, Handelsgärtnerei.
12	**Wien,** III., Heugasse Nr. 3	Niederösterreich	K. und k. Hofgarten Belvedere (Hofgärtner Wesely).
13	**Wien,** IV., Theresianumgasse Nr. 44 und Schmöllerlgasse 1 und 3 . . .	„	Nathaniel Freiherr v. Rothschild'sche Ziergärtnerei.
14	**Wien,** XI., Landengasse Nr. 90 . . .	„	Emil Trentinaglia, Ziergärtnerei.

Durch dieses Verzeichniss wird jenes vom 14. August 1893 ausser Kraft gesetzt.

(Vergl. Verordnungs-Blatt 1893, Nr. 113, Seite 1786.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Čerčan-Modřan. (Anordnung der Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Actionscomité für eine normalspurige Localbahn von Čerčan nach Modřan mit einer Abzweigung von Méchenic nach Dobřiš vorgelegten Operates die Stationscommission auf den 13. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere die Frage zu erörtern sein, inwieferne den Wünschen der kgl. Bergstadt Neu-Knin wegen Anlage einer Station in der Nähe der Ortschaft Klein-Hraschitz und Benennung derselben mit „Knin-Hraschitz" Rechnung getragen werden könnte. [4. September. H.-M.-Z. 47.828.]

Projectirte Localbahn Branowitz-Pohrlitz. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes einer von Branowitz nach Pohrlitz herzustellenden normalspurigen Localbahn, sowie für das Project einer in die Zuckerfabrik in Pohrlitz führenden Schleppbahn auf den 11. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jelinek betraut. [4. September, H.-M.-Z. 45.730.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Errichtung einer Zufahrtsstrasse zur Haltestelle Radwanitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Mähr.-Weisskirchen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Errichtung einer Zufahrtsstrasse zu der Halte- und Ladestelle Radwanitz für den 13. September anberaumt. [G.-I.-Z. 16.735.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Linie Oderberg—Kaschau: Umbau einer Kohlenverladestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der gräflich Larisch-Moenich'schen Central-Direction für den Umbau der Kohlenverladestelle an der Montanbahn nächst dem Heinrichschachte in Karwin für den 14. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 16.664.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bruck a/L.: Hochbaupläne.) Die Hochbaupläne für die vergrösserte Station Wilfleinsdorf wurden genehmigt. [22. August, Z. 42.216.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Unterfahrung des Bahnkörpers.) Das Project für die Unterfahrung des Bahnkörpers in der Station Roztok mittelst eines Wasserleitungscanals für Zwecke der Firma H. & M. Oesinger wurde genehmigt. [23. August, Z. 43.730.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag - Smichow—Hostivic: Herstellung einer Wasserleitung.) Durch die Durchfahrt in km 13·347 der Strecke Smichow—Hostivic wurde ein drittes Wasserleitungsrohr gelegt. [29. August, Z. 44.308.]

— (Strassenbrückenwaage in Řepy.) Für Zwecke der Zuckerfabrik Zakolan wurde in der Station Řepy eine Strassenbrückenwaage hergestellt. [23. August, Z. 43.185.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umwandlung der Station Guntramsdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Südbahn-Gesellschaft für die Umwandlung der Station Guntramsdorf in eine Doppelstation für den 15. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 16.550.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Mühlkreisbahn - Gesellschaft. (Anschaffung von vier gedeckten Lastwagen.) Seitens des k. k. Handelsministeriums wurde dem Verwaltungsrathe der Mühlkreisbahn-Gesellschaft die erbetene Genehmigung ertheilt, vier Stück gedeckte Lastwagen nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 8. Mai 1887, Z. 15.899, genehmigten Typenplänen ausführen zu lassen. [Z. 32.802.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Szent Lörincz (Comitat Baranya)-Szlatina-Našić. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 99 vom 19. August und dessen darauf folgende Nummern publiciren die im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden und erläuternden G.-A. IV ex 1888 vom kgl. ungar. Handelsminister zufolge Erlass vom 21. Juli, Z. 51.994, dem Vicepräsidenten des croatischen Landtages und ungar. Reichstagsabgeordneten Heinrich Francisci de Szaláncz ertheilte Concession (G.-A. XXIII ex 1894) zum Bau und Betrieb einer von der Station Szent Lörincz der Linie Uj-Dombovár — Szent Lörincz — Pécs (Fünfkirchen)—Villány(—Eszék) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Eisenbahn Barcs-Pécs aus zu erbauenden und diese in der Station Szlatina mit der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linie Terezovac-Suhopolje—Szlatina (Flügelbahn der gleichfalls im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linie Barcs—Pakrácz-Lipik) und diese weiterhin in der Station Našić mit der Localbahn Eszék-Našić (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1893 und 68 ex 1894) verbindenden normalspurigen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81 und 94). Das effective Baucapital der concessionirten Linie Szent Lörincz—Szlatina—Našić ist mit 4,020.000 fl. bemessen. Als Stationen, bezw. Haltestellen der neuen Linie sind bestimmt:

1. Die entsprechend zu erweiternde Anschluss- und Ausgangsstation Szent Lörincz;
2. Gusztávmüve, Haltestelle, auch Ladestation für Frachten in Waggonladungen;
3. Sumony, Station für den Gesammtverkehr;
4. Okoráy, Haltestelle (wie 2.);
5. Baranya-Sellye, Station für den Gesammtverkehr, auch Wasserstation;
6. Sztára-Zaláta, Haltestelle (wie 2.);
7. Csadjavicza-Naskovczi, Station für den Gesammtverkehr;
8. Medinci-Senkovac, Haltestelle (wie 2.);
9. Szlatina, Anschlussstation an die Localbahn Terezovac—Suhopolje-Szlatina, welche entsprechend zu erweitern ist;
10. Bukovica, Station für den Gesammtverkehr;
11. Miklós, Station (wie 10.);
12. Orahovica, Station (wie 11.), Wasserstation;
13. Feričanci, Station (wie 11.);
14. Pribiševac, Haltestelle (wie 2.);
15. die entsprechend zu erweiternde Einmündungsstation Našić.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 24. August, Z. 59.339, die seinerzeit mit Erlass vom 9. September 1893, Z. 57.403, dem Budapester Einwohner Gustav Emich und Consorten im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine vom II. Bezirk, Tabán (Ofen), der Haupt- und Residenzstadt Budapest nächst dem Donauquai ausgehende, im Bereiche des II. Bezirkes (Christinaváros) mit Berührung des Vergnügungs-Etablissements „Városmájor" (Stadt-Maierhof, III. Bezirk, Ó-Buda [Altofen]) und weiterhin über Lipótmezö (Leopoldifeld), mit Berührung der dortigen Landes-Irrenanstalt, bis Mária-Remete führende normalspurige Strassenbahn mit Locomotiv-, eventuell elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1893, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Regulativ bezüglich der Bemessung der Fahrpreise bei Schnellzügen, welche nur behufs Ein- oder Aussteigens von Reisenden anhalten.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Bestimmung des vom 1. Jänner 1894 ins Leben getretenen Personentarifes, nach welcher im Falle der Benützung von Schnellzügen von oder nach solchen Stationen, in welchen dieselben nur bedingungsweise anhalten, mindestens der Fahrpreis der IV. Zone zu bezahlen ist, selbstverständlich sich auch auf solche Stationen bezieht, in welchen die Schnellzüge blos behufs Einsteigens, bezw. blos behufs Aussteigens der Reisenden anhalten. Demzufolge sind bei Schnellzügen auch bezüglich solcher Stationen, in welchen die Reisenden nur ein- oder aussteigen können, mindestens Fahrkarten der IV. Zone zu lösen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einführung von Restaurationswagen auf der Strecke zwischen Ruttka und Poprád.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat im Interesse des lebhaften Personenverkehrs zwischen dem Tátragebiete mit Budapest, Pressburg und Wien

via Zsolna und Ruttka mit besonderem Comfort ausgestattete Restaurationswagen in Verkehr gesetzt, nachdem in Anbetracht der kurzen Aufenthalte in den Uebergangs- und Anschlussstationen keine Zeit zum Speisen blieb. Diese Wagen verkehren vorläufig zwischen Ruttka und Poprád.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Herstellung einer telephonischen Verbindung zwischen den Stationen.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen hat im Interesse des Betriebes sämmtliche Stationen ihres Betriebsnetzes mittelst Telephon verbunden. Diese mit den interurbanen Telephonnetzen der Arader und Csanáder Comitate in Verbindung gesetzten Betriebstelephone stehen auch dem Publicum zur Verfügung.

Bau der Eisenbahnbrücke über die Donau bei Esztergom (Gran). (Baufortschritte.) Die im Bau begriffene eiserne Eisenbahn-Donaubrücke zwischen Esztergom und Esztergom-Nána, bezw. Párkány, wird voraussichtlich am 1. Juni des nächsten Jahres dem Verkehre übergeben werden. Der Bau des Brückenkopfes am linken Ufer der Donau hat schon grosse Fortschritte gemacht; 77 pCt. des Aufstieges sind bereits fertiggestellt. Der Caisson des Pfeilers Nr. 6 ist schon eingestellt, der Pfeiler Nr. 5 wird jetzt gesenkt, die Pfeiler Nr. 4 und Nr. 3 sind vollständig fertiggestellt; an die Fertigstellung der Pfeiler Nr. 2 und Nr. 1 wird jetzt geschritten, der Aufstieg auf der Graner Seite aber ist zu 45 pCt. ebenfalls fertig, wie auch die gesammten Uferschutzarbeiten ganz vollendet sind. Es wurde auch schon mit der Montirung der Eisenconstruction der vierten Oeffnung begonnen.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Dissen-Rothenfelde nach Rheine.) Oertlichen Comités ist die Genehmigung zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn von Dissen-Rothenfelde über Lengerich nach Rheine ertheilt worden.

Italien. (Elektrische Tramway in Palermo.) Dem Municipium von Palermo hat der Ingenieur Ferrando ein Project für eine elektrische Tramway von Piazza Marina nach Sferracavallo vorgelegt. Durch die Ausführung dieses Projectes würden die Gemeinden Monreale, Resuttano, San Lorenzo und Sferracavallo mit einander verbunden werden.

— (Eisenbahn Barletta-Spinazzola.) Die Handelskammer von Bari hat beim Ministerium für öffentliche Arbeiten Schritte unternommen, dass die General-Direction der italienischen Südbahn veranlasst werde, die Strecke Barletta—Canosa der Linie Barletta—Spinazzola wenigstens provisorisch zu eröffnen. Die genannte Handelskammer verspricht sich davon grosse Vortheile für die anlässlich der bevorstehenden Weinernte stattfindenden Abschlüsse.

— (Linie Ala—Parma—Spezia.) Die Handelskammer von Mantua hat, anschliessend an ein ähnliches Ansuchen der Handelskammer von Verona, bei den Ministerien für öffentliche Arbeiten und für Ackerbau um Veranlassung der Einführung eines Eilzuges von Ala nach Spezia via Parma angesucht. Die Einführung wäre von grosser Bedeutung für den Verkehr der Provinz Mantua.

— (Neue Fahrordnung der zu den oberitalienischen Seen führenden Eisenbahnen.) Mit dem 1. November tritt auf allen zu den lombardischen Seen führenden Linien die bei der am 12. August in Mailand stattgehabten Conferenz der Vertreter der betheiligten Verwaltungen festgesetzte Winterfahrordnung in Kraft.

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Das rollende Materiale der Mittelmeerbahn war am 1. Juli folgendes:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	52	—	52
Mit vier gekuppelten Rädern	504	6	510
Mit sechs gekuppelten Rädern	483	—	483
Mit acht gekuppelten Rädern	178	—	178
Tender-Locomotiven:			
Mit 4 gekuppelten Rädern	62	—	62
Mit 6 gekuppelten Rädern	16	—	16
Verschiebemaschinen	13	—	13
zusammen	1.308	6	1.314
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	56	—	56
Wagen I. Classe	489	—	489
Wagen II. Classe	735	—	735
Gemischte I. und II. Classe	456	—	456
Gemischte II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.659	—	1.659
Gemischte I., II. und III. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
(für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	49	4	53
Gemischte I. und II. Classe	49	4	53
Wagen III. Classe	130	—	130
Gemischte Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte II. und III. Classe	1	—	1
zusammen	3.797	8	3.805
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	942	—	942
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	85	—	85
Wagen für Kleinvieh	60	—	60
Gedeckte für Frachten	3.130	130	3.260
„ „ Frachten und Vieh	9.334	—	9.334
Offene, hochbordige	5.723	313	6.036
„ niederbordige	2.556	7	2.563
Mit zerlegbarem Bord	694	—	694
Ohne Bord	27	—	27
Cisternenwagen	185	10	195
Für Säuretransporte	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gasreservoirwagen	12	—	12
Schneepflüge	56	—	56
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	45	—	45
Diverse Wagen	53	—	53
zusammen	22.373	460	22.833

— (Stand des rollenden Materiales des adriatischen Netzes). Am 1. Juli war der Stand des rollenden Materiales des adriatischen Netzes folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern	418	—	418
Mit sechs gekuppelten Rädern	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern	111	—	111
Tender-Locomotiven für Secundärbahnen	83	—	83
Verschiebe-Locomotiven	18	—	18
Dampfwagen (Belpaire)	2	—	2
zusammen	1.105	—	1.105
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	60	—	60
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemischte I. und II. Classe	512	—	512
Wagen III. Classe	1.453	—	1.453
Gemischte II. und III. Classe	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Zellenwagen	6	—	6
Gemischte III. Classe mit Postabtheilung	48	—	48
(für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	2	—	2
Wagen II. Classe	2	—	2
Gemischte I. und II. Classe	25	—	25
Wagen III. Classe	170	—	170
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Gemischte III. Classe mit Gepäcksabtheilung	4	—	4
zusammen	3.168	—	3.168

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
III. Frachtwagen:			
Krahnwagen	43	—	43
Stallwagen	93	—	93
Wagen für Kleinvieh	120	—	120
Gedeckte für Frachten und Vieh	11.522	—	11.522
Offene, hochbordige	4.208	—	4.208
„ niederbordige	3.749	—	3.749
Cisternenwagen	261	—	261
Schotterwagen	508	—	508
Rettungswagen	40	—	40
Tunnelwagen	4	—	4
Schneepflüge	27	—	27
zusammen . . .	20.575	—	20.575

Türkei. (Eröffnung der Eisenbahnlinie Damascus — Mzerib.) Die Eisenbahnlinie Damascus—Mzerib, welche von der Perthuis'schen Actiengesellschaft der Hafen-, Strassen- und Eisenbahnbauten in Syrien mit dem Sitze in Paris erbaut wurde, ist am 10. Juli dem Verkehre übergeben worden. Die neue Strecke hat eine Länge von 85 km und durchzieht die Ebene von Damascus, sowie die fruchtbaren Gebirgsplateaux des Djedvur, des Djebel-El-Ledja, des Jaulan und des Hauran. Sie dient hauptsächlich dem Getreideexporte, und wird nach vorläufigen Schätzungen der jährliche Export auf 74.009 t und — bei einem Tarifsatze von ca. 0·20 Francs per Kilometertonne — das jährliche Erträgniss auf 1,258.000 Francs veranschlagt.

Irland. (Personenverkehr auf den Bahnen Irlands in der Periode 1861—1891.) In Nummer 51 dieses Blattes wurden einige Daten über die Zunahme des Personenverkehres in Grossbritannien während der Periode 1861—1891 und über das Verhältniss der hieraus für die Eisenbahnen entspringenden Einnahmen zur Einwohnerzahl geliefert; in Ergänzung derselben folgen nun im Nachstehenden einige analoge, gleichfalls den „Railway News" entnommene Daten über die Verhältnisse des Personenverkehres der Eisenbahnen in Irland:

	Jahr	Zahl der Reisenden im Ganzen	Zahl der Reisenden Differenz pCt.	Bezügl. Einnahmen im Ganzen Pf. St.	Bezügl. Einnahmen Differenz pCt.
1. Classe	1861	1,487.452	—	201.810	—
	1871	1,948.875	+ 31·02	264.358	+ 30·99
	1881	1,675.876	— 14·01	210.042	— 20·55
	1891	1,512.544	— 9·75	173.142	— 17·57
2. Classe	1861	3,734.966	—	272.391	—
	1871	4,323.765	+ 15·76	303.110	+ 11·28
	1881	4,021.240	— 7·00	299.843	— 1·08
	1891	4,196.426	+ 4·36	308.874	+ 3·01
3. Classe	1861	5,456.792	—	291.368	—
	1871	9,275.294	+ 70·00	470.920	+ 61·62
	1881	11,946.144	+ 28·80	632.803	+ 34·38
	1891	16,493.288	+ 38·06	823.929	+ 30·20
Saison- und sonstige periodische Karten	1861	—	—	17.942	—
	1871	17.575	—	32.342	+ 80·20
	1881	22.157	—	47.994	+ 48·40
	1891	27.845	—	60.367	+ 25·78

Auch in Irland ist ein stetiger Rückgang im Verkehre 1. Classe zu verzeichnen, welcher durch den Umstand noch mehr hervortritt, dass in den letzten Jahren in Irland 195 Meilen Secundärbahnen (light railways) ausgeführt wurden, bei welchen blos die 1. und 3. Personenclasse besteht. Im Gegensatze zu Grossbritannien zeigt der Verkehr in 2. Classe eine grössere Beständigkeit. Die Zunahme im Verkehre 3. Classe ist in Irland nicht so sprunghaft als in Grossbritannien; dagegen lässt derselbe eine gleich stetige Vermehrung auch in den nächsten Jahren erwarten, was in Grossbritannien nach dem bisherigen Ergebnisse der Statistik kaum zu hoffen ist. Dieser Unterschied hängt damit zusammen, dass Irland in seiner wirthschaftlichen Entwicklung wenigstens um 30 Jahre hinter Grossbritannien zurücksteht. Auch ein anderes Moment kommt hiebei noch in Betracht. In England und Wales, sowie in Schottland hat sich die Bevölkerung mit jedem Jahrzehnt erheblich vermehrt. In Irland ist das Gegentheil der Fall; dessen Bevölkerung hat sich in der Periode 1861—1891 in Folge der Auswanderung um nicht weniger als 2,155.714 Seelen vermindert. Die durchschnittlichen Bahneinnahmen aus dem Personenverkehre stellten sich, wie folgt:

	1861 sh	1861 d	1871 sh	1871 d	1881 sh	1881 d	1891 sh	1891 d
1. Classe	—	$8\frac{1}{2}$	—	$11\frac{3}{4}$	—	$9\frac{3}{4}$	—	$8\frac{3}{4}$
2. Classe	—	$11\frac{1}{4}$	1	$1\frac{1}{2}$	1	2	1	$3\frac{3}{4}$
3. Classe	1	—	1	$8\frac{3}{4}$	2	$5\frac{1}{4}$	3	6
Saisonkarten	—	$0\frac{3}{4}$	—	$1\frac{1}{2}$	—	$2\frac{1}{4}$	—	3
Ohne Unterschied der Classen	2	$8\frac{1}{2}$	3	$11\frac{1}{2}$	4	$7\frac{1}{4}$	5	$9\frac{1}{2}$
Für Gepäck, Pferde etc.	—	2	—	4	—	$5\frac{3}{4}$	—	$9\frac{1}{4}$
Post	—	3	—	4	—	$5\frac{1}{4}$	—	$7\frac{3}{4}$
Von den Personenzügen	3	$1\frac{1}{2}$	4	$7\frac{1}{2}$	5	$6\frac{1}{4}$	7	$2\frac{1}{2}$

Die Zunahme in den Einnahmen aus dem Verkehre 3. Classe ist sohin in Irland per Kopf der Bevölkerung grösser als in England und Wales und nahezu ebenso gross als in Schottland. Die Personen-Einnahmen, ohne Unterschied der Classen, sind per Kopf der Bevölkerung in Irland um 113·84 pCt. gegen 1861 gewachsen. Für England und Wales betrug die analoge Zunahme 114·69 pCt., sohin blos um wenig mehr, in Schottland dagegen war dieselbe nur 78·36 pCt. Die Einnahmen aus dem Postverkehre haben sich per Kopf der Bevölkerung in der Periode 1861—1891 um 129·16 pCt. in England und Wales, um 83·83 pCt. in Schottland und um 130·67 pCt. in Irland gehoben. Die durchschnittliche jährliche Anzahl der Reisen per Kopf der Bevölkerung stellte sich in der Periode 1861—1891 folgendermassen:

	1861	1871	1881	1891
1. Classe	0·26	0·36	0·32	0·32
2. Classe	0·64	0·80	0·78	0·89
3. Classe	0·94	1·71	2·31	3·51
Ohne Unterschied der Classe . .	1·84	2·87	3·41	4·72

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. August d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Regierungsrath und Verkehrsdirector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien Heinrich Pfeiffer Ritter von Wellheim den königlich preussischen Kronen-Orden zweiter Classe;

der Agent des Oesterreichischen Lloyd in Korfu Schulze das Grosscomthurkreuz des grossherzoglich Mecklenburg'schen Greifen-Ordens;

der Oberinspector der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien Wilhelm Bauer den königlich serbischen Takovo-Orden dritter Classe;

der kaiserliche Rath, Oberinspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien Alois Sekira den königlich preussischen Rothen Adler-Orden vierter Classe;

der Capitän des Oesterreichischen Lloyd in Triest Johann Bojanovich den königlich serbischen Takovo-Orden vierter Classe;

der Oberingenieur und Streckenchef der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Beraun Josef Neumann die französische Decoration eines Officier d'Académie;

der Regierungsrath und Schiffahrts-Gewerbe-Inspector Anton Schromm die französische Decoration eines Officier de l'Instruction publique, und

der Wagenrevisor der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien Ignaz Neumann die königlich serbische silberne Medaille und die königlich rumänische Medaille „Servicio credencios" zweiter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Aenderung eines Stationsnamens.

In Folge Auftrages des h. k. k. Handelsministeriums vom 21. August 1894, Z. 44.504, wird mit 15. September 1894 der Stationsname Neusattel in „Neusattl“ abgeändert.

Prag, am 25. August 1894. [687]

Südwest - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung einer neuen Reexpeditions-Tabelle.

In Folge neu getroffener Instradirungs-Vereinbarungen gelangt mit Giltigkeit vom 1. October 1894 eine neue Reexpeditions-Tabelle zu den Verbandstarifen Theil II, Heft 1 (Getreide etc.), giltig vom 1. Juli 1893, und Theil II, Heft 2 (Classenguttarif), giltig vom 1. Jänner 1893, in Wirksamkeit, und wird gleichzeitig die vom 1. November 1890 giltige Reexpeditions-Tabelle (Theil II) ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieser Reexpeditions-Tabelle können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandstationen käuflich zum Preise von 60 Heller = 30 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 8. September 1894. [688]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung des Gütertarifes, Theil II, Heft 7.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1894 tritt der Gütertarif Theil II, Heft 7, enthaltend Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. pr. Böhmischen Nordbahn, der k. k. pr. Böhmischen Westbahn, der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. pr. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen und der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits nebst einem Coursdifferenzen betreffenden Anhange in Kraft.

Die Coursdifferenzen werden vom 1. October 1894 bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. Die im Ausnahmetarife für Sämereien etc. vom 10. Februar 1889 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Brünn einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen und grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits.
2. Die im Ausnahmetarife für Kaolin vom 1. Mai 1891 für den Verkehr mit Stationen der kgl. Württembergischen und grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen vorgesehenen Frachtsätze.
3. Die im Ausnahmetarife für Bier und leere Bierfässer vom 1. März 1892 sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der kgl. Württembergischen und grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, sowie mit Ludwigshafen a. Rh., Mannheim H.L.B. und Heidelberg M.N.B.
4. Die im Ausnahmetarife für Möbel aus gebogenem Holze vom 1. Mai 1892 für den Verkehr mit Stationen der kgl. Württembergischen und grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und mit Heidelberg M.N.B. vorgesehenen Frachtsätze.
5. Die im Ausnahmetarife für Graphit vom 1. März 1893 für den Verkehr mit Stationen der kgl. Württembergischen und grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und mit den Stationen Ludwigshafen am Rhein, Mannheim H.L.B. und Mannheim Neckarvorstadt enthaltenen Frachtsätze.
6. Die im Ausnahmetarife für Wolle und Wollabfälle vom 1. September 1893 für Giengen a. d. Brenz, Heidelberg Hauptbhf. B.B. und Heidelberg M.N.B. und im Nachtrage I hiezu für Mannheim B.B., Ludwigshafen a. Rh., Mannheim H.L.B. und Mannheim Neckarvorstadt vorgesehenen Frachtsätze.
7. Die am 1. Mai 1893 im Verfügungswege eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Eichenrinde von Radotin und Rewnitz nach Backnang und Metzingen.
8. Die am 15. November 1893 im Verfügungswege eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für Cellulose ausnahmlich jener für den Verkehr mit der Station Brody der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Insoweit durch den neuen Tarif gegen seither Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. November 1894 in Kraft.

Bis zur Ausgabe des Gütertarifes Theil II, Heft Nr. 9, gelten:

1. Die im vorstehend publicirten neuen Tarife (Theil II, Heft Nr. 7) enthaltenen Frachtsätze für die badischen Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg Hauptbahnhof und Schwetzingen jeweils auch für die Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg Hauptbhf. und Schwetzingen der Main-Neckar-Eisenbahn.
2. Die im neuen Tarife (Theil II, Heft 7) für die Station Mannheim B.B. ausgewiesenen Frachtsätze auch für die Stationen Mannheim H.L.B. und Mannheim Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigs-Bahn.
3. Die im neuen Tarife (Theil II, Heft 7) enthaltenen Frachtsätze für Mannheim B.B. unter Anstoss nachstehender Beträge für die Stationen Ludwigshafen a. Rh. und Ludwigshafen-Giuliniwerk der Pfälzischen Eisenbahnen.

A. Allgemeine Tarife.

Eilgut	Stückgutclassen I	Stückgutclassen II	Wagenladungsclassen A 1	Wagenladungsclassen B	Wagenladungsclassen C 1	Wagenladungsclassen C 2	Specialtarife A 2	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III
Anstossbeträge für 100 Kilogramm in Mark										
0·20	0·12	0·12	0·06	0·06	0·06	0·06	0·06	0·05	0·04	0·03

B. Ausnahmetarife.

Ausnahmetarif	Abtheilung	Anstossbeträge für 100 kg in Mark	Ausnahmetarif	Abtheilung	Anstossbeträge für 100 kg in Mark
Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht	I	0·20	Nr. 30 für Steinkohlentheeröle etc.	—	0·03
	II und III	0·12	„ 32 „ Güter aller Art	A und B	0·06
„ 4 „ Eier etc.	A und B	0·06	„ 33 „ Thonerde etc.	—	0·03
„ 7 „ Federn etc.	A	0·06	„ 35 „ Glas etc.	I a, II a, III a und III b	0·06
	B	0·05		I b	0·05
„ 8 „ Wolle etc.	I a, II a und III a	0·06		II b	0·04
	I b, II b und III b	0·05	„ 37 „ Bier etc.	I, II und III	0·06
				IV	0·03
„ 10 „ Palmöl etc.	—	0·06	„ 38 „ Möbel aus gebogenem Holze	I und II	0·04
„ 11 „ Talg etc.	—	0·06		III und IV	0·03
„ 12 „ Harz etc.	—	0·05	„ 40 „ Heu und Stroh	—	0·03
„ 13 „ Samen etc.	I a und II a	0·06	„ 42 „ Eichenrinde	—	0·03
	I b und II b	0·05	„ 46 „ Pottasche	—	0·05
„ 14 „ Stärke etc.	—	0·05	„ 48 „ Leimleder	I a	0·06
„ 15 „ Holzstoff etc.	—	0·04		I b und II a	0·04
„ 17 „ Soda etc.	—	0·05		II b	0·03
„ 18 „ Bleiglätte etc.	—	0·05	„ 50 „ Glaubersalz	—	0·03
„ 22 „ Graphit etc.	I	0·04	„ 53 „ Hopfen	A	0·12
	II	0·03		B	0·06
„ 23 „ Talkstein	—	0·04	„ 54 „ Güter des deutschen Specialtarifes III	—	0·04
„ 25 „ Dachschiefer	—	0·03			
„ 29 „ Erze etc.	—	0·03	„ 55 „ Holz des Specialtarifes II	—	0·04

Abdrücke des Tarifheftes 7 sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen um den Preis von 3.60 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. September 1894. [689]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Verkehrsstelle Zschaitz.

Mit Giltigkeit vom 17. September 1894 an gelangen directe Frachtsätze für die Verkehrsstelle Zschaitz, die durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu erfahren sind, zur Einführung.

Wien, am 11. September 1894. [690]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. October 1894, bei Frachterhöhungen mit 1. November 1894, tritt ein neuer Tarif für den Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland in Kraft.

Derselbe enthält allgemeine und besondere Bestimmungen, Vorschriften für die Reexpedition von Gütern, sowie für die Beförderung von Getreide in loser Schüttung, schliesslich Classengut- und Ausnahmetarife.

Durch diesen Tarif werden die Tarife Südwestrussland-Laube und Südwestrussland - Dresden - Elbkai vom 15. August 1886 sammt Nachträgen I—VI ausser Kraft gesetzt.

Der Tarif kann von den Verbands-Verwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction zum Preise von 1 Mark = 50 kr. bezogen werden.

Wien, am 6. September 1894. [691]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Winterfahrordnung.

Bei den Schnellzügen Nr. 1, Abfahrt von Wien um 12 Uhr Mittags nach Krakau, und Nr. 2, Abfahrt von Krakau um 6.44 Früh nach Wien, werden vom 1. October 1894 angefangen in den Anhaltestationen der Strecke Wien—Prerau wieder Reisende III. Classe aufgenommen, bezw. abgesetzt.

Dagegen werden vom 1. October 1894 an die nur für die Sommerperiode eingeführten Personenzüge Nr. 13, Abfahrt von Wien um 10.30 Vorm., Ankunft in Prerau um 2.50 Nachm., und Nr. 14, Abfahrt von Prerau um 12.55 Nachm., Ankunft in Wien um 5.25 Nachm., aufgelassen.

Der gemischte Zug Nr. 2515 wird von Kremsier statt um 3.05 erst um 3.45 Nachm. nach Zborowitz

abgehen, in Kremsier den Anschluss an den Personenzug Nr. 2234 von Hullein herstellen und demzufolge eine neue Verbindung vom Schnellzuge Nr. 1 von Wien nach Zborowitz vermitteln.

Im Uebrigen wird der jetzt bestehende Fahrplan ohne wesentliche Aenderungen beibehalten und auf das affichirte neue Fahrplan-Placat verwiesen.

Wien, am 8. September 1894. [692]

Hornvieh-Transporte in Wagenladungen von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Wien-St. Marx.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. November 1894 tritt ein neuer „Ausnahmetarif für den Frachtgut-Transport von Hornvieh (Stiere, Ochsen, Kühe und Kälber) in Wagenladungen von inbenannten Stationen der Strecken Pössnitz—Nabresina—Cormons, Marburg—Franzensfeste und Gossensass—Peri der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Wien-St. Marx“ in Kraft.

Der „Ausnahmetarif für den Frachtgut-Transport von Ochsen, Stieren und Kühen in Wagenladungen von inbenannten Stationen der Südbahn nach Wien (St. Marx)“, giltig ab 20. Mai 1882, sammt Nachtrag I, giltig vom 15. December 1887, tritt mit Ende October 1894 ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei der Cassa V am Wiener Südbahnhofe, sowie im Wege unserer Stationen käuflich zu beziehen.

Wien, am 10. September 1894. [693]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wir gehen hiemit bekannt, dass wir die nachfolgenden **Altmaterialien**, als: Altes Schieneneisen, Metalle, Maculaturpapier, Kautschukabfälle, Leinenwaarenabfälle, Bruchglas, im Offertwege zu verkaufen beabsichtigen, und zwar:

I. Gruppe.
Diverse alte Eisengattungen.

circa	90.000	kg	altes Schieneneisen, Brerovaer,
„	170.000	„	„ „ aus den übrigen Werken,
„	1.380	„	alten Bessemerstahl,
„	6.090	„	„ geraden Federgussstahl,
„	3.030	„	„ Gussstahl,
„	270	„	„ Feilenstahl,
„	210.000	„	„ Schienenstahl,
„	710	„	„ Werkzeugstahl,
„	14.640	„	„ Spiralfederstahl
„	970	„	altes Weissblech,
„	6.100	„	„ Plattenblech,
„	10.150	„	„ Eisenblech,
„	44.990	„	alte Stahlspäne,
„	13.560	„	„ schmiedeiserne Späne,
„	4.320	„	„ gusseiserne Späne,
„	30.030	„	„ unbrauchbare Bessemerstahl-Tyres,
„	3.700	„	„ Gussstahl-Tyres,
„	150	„	„ unbrauchbare Radsterne,
„	20.000	„	„ Vollachsen aus Bessemerstahl,
„	28.260	„	altes unbrauchbares, unverbranntes Schmiedeisen,
„	3.560	„	„ unbrauchbares, verbranntes Schmiedeisen,
„	69.870	„	„ unverbranntes Gusseisen,
„	18.600	„	„ verbranntes Gusseisen,
„	130	„	alten Eisendraht,
„	24.220	„	alte brauchbare Laschen, (diverse),
„	14.290	„	„ „ Unterlagsplatten (Stoss).

II. Gruppe.
Alte Metalle.

circa	3.200	kg	reine Rothgussspäne,
„	3.120	„	gemischte Rothgussspäne,
„	1.300	„	altes Zink,
„	6.000	„	„ Kupfer,
„	4.000	„	„ Messing,

III. Gruppe.
Diverse Altmaterialien.

circa	250	kg	Cement-Leinwandabfälle,
„	10	„	Lodenabfälle,
„	190	„	Baumwollwaarenabfälle,
„	150	„	getheerte Leinwandabfälle,
„	2160	„	Kautschukabfälle mit Einlage,
„	100	„	„ ohne Leinwandeinlage,
„	100	„	Hanfwaarenabfälle,
„	30	„	Pelzwaarenabfälle,
„	110	„	alte Hanfseile,
„	2400	„	Bruchglas.

Das Offert kann entweder auf die gesammten Materialien aller drei Gruppen oder auf die gesammten Materialien jeder einzelnen Gruppe gestellt werden, und ist das diesbezügliche, mit einem 50 kr.-Stempel zu versehende Offert, gesiegelt und am Couvert mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 21.599/1985 A II 1894“,

bis längstens 15. October l. J. bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valeriegasse Nr. 11) einzureichen.

Im Offerte ist die Erklärung abzugeben, dass Offerent bis 15. November l. J. im Worte bleibt.

Dem Offerte sind die unterschriftlich anerkannten Verkaufsbedingnisse beizuschliessen, und ist gleichzeitig mit dem Offerte bei unserer hiesigen Hauptcassa in Budapest ein Vadium zu erlegen, welches mindestens 5 pCt. des auf Grund der offerirten Preise zu berechnenden Kaufbetrages ausmachen soll.

Verspätet eingelangte oder Offerte ohne Vadium und endlich solche Offerte, welche nicht den Bedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offertformular und die Verkaufsbedingnisse können bei unserer Materialanschaffung (Budapest, Marie Valeriegasse Nr. 11) gegen Erlag von 30 kr. bezogen werden.

Schliesslich bemerken wir noch, dass sämmtliche ausgeschriebene Altmaterial-Quantitäten nur approximativ angeführt sind, und dass der grössere Theil dieser Quantitäten schon vorräthig ist, während der Rest sich bis zum Schlusse des laufenden Jahres ansammeln wird.

Budapest, am 1. September 1894.

Die Direction.

Offert-Ausschreibung.

Für die in km 186·3/4 am Ende der Station Prag der Staatsbahnlinie Gmünd—Prag neu zu errichtende Ueberbrückung der Karlsgasse gelangt die Lieferung und Montirung des eisernen Ueberbaues und der eisernen Geländer im approximativen Gewichte von 20 tons Martineisen zur offertmässigen Vergebung.

Die Bestimmungen für die Offerteinbringung, das Angebotformulare, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Aufstellung von Brückenträgern und Geländern können im Bahnerhaltungs-Inspectorate der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag, Verlängerte Hybernergasse, während der Amtsstunden eingesehen und unterschrieben werden.

Die Offerte sind spätestens bis zum **24. September l. J., 12 Uhr Mittags**, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag einzubringen.

Bei der Offertverhandlung können nur jene Offerenten berücksichtigt werden, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Effectuirung dieser Lieferung und Arbeitsleistung darthun können.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction behält sich des Weiteren das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1548	Eisenbahn Wien-Aspang		Kalk der Pos. K—2 des Tarifes, Theil I	Erlach	Wien E. W. A.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	16·8	14·0	2·8	Kartirung		
1549	Eisenbahn Wien-Aspang		Dachpappe der Position D—2 des Tarifes, Theil I	Edlitz	Wien E. W. A.	In beliebigen Mengen inclusive Auf- und Ablegegebühr, Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localgütertarifes	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	II 45·0 A 43·5 B 34·7	32·0	II 13·0 A 11·5 B 2·7	Kartirung		
1550	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	K a i n i t	Stassfurt	Lundenburg und vice versa	Bei Frachtzahlung für mindest 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 16. September bis längstens Ende December 1894	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif,	Pfennige A 172 B*) 2	A 151 B*) 2	21	Im Kartirungswege		*) Der unter B angegebene Betrag entspricht der Conradifferenz, welche bis auf Weiteres von dem Frachtsatze unter A im doppelten Betrage abzuziehen ist
1551	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Stefanau	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	142 Heller		Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
1552	St.E.G.	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlagsverkehr.** Die im Rückvergütungs-Ausnahmetarif Nr. 23 auf Seite 188 des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 enthaltenen Frachtsätze für Hohlglaswaaren aller Art zum Export aus Oesterreich, in beliebiger Verpackung, gelten bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894 im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbeumschlageplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Belgien oder Holland, beziehungsweise bis Mannheim, respective zu den Rhein-/Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.												
1553	Südbahn-Gesellschaft		Wein, Weinmost und Weinmaische	G ö r z	Budapest S.B. vorgelegenen Stationen der Südbahn und Stationen der Strecke Nagy-Igmand bis Moha	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	253 Heller incl. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebiger Frachtsatz gelangt nur insolange zur Anwendung, als sich die normalen Tarife nicht billiger stellen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1554	Südbahn-Gesellschaft	Am Süd-Nordösterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbande betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, robe, ohne Unterschied der Provenienz	Triest und Fiume	siehe unten	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ausnahmetarif XXVI des ab 1. Januar 1892 giltigen Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes	Je nach der Provenienz verschieden	siehe unten	Verschieden	Im Kartirungswege		Anmerkung: 1) Nebenstehende Frachtsätze für Triest haben für bestimmte Triester Aufgabsstellen nach Massgabe der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes Giltigkeit. 2) Bis auf Weiters gelangen auch nach nebenverzeichneten Stationen für amerikanische Baumwolle die Taxen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verband-Ausnahmetarifes XXVI d und e insoweit zur Anwendung, als selbe den Verfrächtern mehr Convenienz bieten, als die Inanspruchnahme nebenstehender ermässigter Frachtsätze bei Frachtzahlung für 10000 kg

nach	Station	Triest (kr. ö.W.)	Fiume (kr. ö.W.)
Stationen der Böhm. Nordbahn	Georgswalde-Ebersbach	104	127
	Rumburg	111	134
	Schönlinde	114	137
	Schönfeld	117	140
	Warnsdorf	107	130
	Niedergrund	114	137
	Nixdorf	121	144
	Hainspach-Wölmsdorf	121	144
	Schluckenau	116	139
	Röhrsdorf	124	147
	Zwickau	132	155
	B.-Kamnitz	118	141
	Rabstein	116	139
	Bodenbach	104	127
	Tetschen	104	127
	Bensen	112	135
	Franzensthal	113	137
	Böhm.-Leipa	121	144
	Turnau	131	154
Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Königsberg-Maria Kulm	116	119
	Ober-Graslitz	112	120
	Unter-Graslitz	113	120
	Falkenau a. E.	120	124
	Komotau	121	144
	Pürstein	131	154
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Pilsen	142	165
	Teplitz-Waldthor	123	146
	Oberleutensdorf	121	144
	Ober-Georgenthal	124	147
	Görkau	129	152
	Schlan	143	166
	Dušnik	146	169
	Prag	141	164
Stationen der A.T.E.	Teplitz	123	146
	Udwitz-Görkau	129	152
Stationen der Oe.U.St.E.G.	Bodenbach	104	127
	Schönpriesen	115	135
	Aussig	115	135
	Theresienstadt	128	148
	Knobis	147	167
	Bubna	141	164
	Prag	141	164
	Lieben	141	164
Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungs-Bahn	Tetschen	104	127
	Aussig	115	135
	Leitmeritz	128	148
	Lieben	141	164
	Prag	141	164
	Seidenberg	133	153
	Friedland i. B.	126	146
	Raspenau-Liebwerda	123	143
	Reichenberg	109	129
	Liebau	124	144
	Turnau	131	154
	Tannwald	132	152
	Swarow	134	154
	Eisenbrod	134	154
	Semil	138	158

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1555	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Maschinentheile von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen	Bielitz	Brünn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue von Industrie-Etablissements in Brünn bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	68·8 kr.	63·7 kr.	5·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Brünn als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
1556	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Anthracen; Steinkohlentheeröle von weniger specifischem Gewicht als 0·950 bei 14° R. b) Anthracen-Rückstände c) Naphtalin und Naphtalinrückstände d) Steinkohlentheeröle, schwere, dunkle, in Fässern, unvermischte, welche bei 14° R. ein specifisches Gewicht von 0·950 und darüber haben	Angern, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	(siehe unten)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 15. September 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894		Zugestandener Frachtsatz in Mark (siehe unten)			Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres von den betreffenden, darüber bezifferten Frachtsätzen im doppelten Betrage in Abzug gebracht werden

Nr. 1556 — nach / Zugestandener Frachtsatz in Mark ad

nach	a)	b)	c)	d)
Heilbronn a/Neckar Station der kgl. Württemberg. Staatseisenbahn	4·70	3·16	2·86	—
Mannheim B.B. Stat. der grossh. Bad. Staatsbahn	5·23	3·47	3·17	2·54
Ludwigshafen a/Rh. Stat. der Pfälz. Eisenbahnen	5·29	3·51	3·21	2·57
Frankfurt a/M. H.L.B. und Ostbahnhof	5·02	3·35	3·05	2·46
Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmainisch)	5·05	3·36	3·06	2·47
Gau-Algesheim	5·39	3·57	3·27	2·60
Griesheim a/M.	5·08	3·38	3·08	2·48
Gustavsburg	5·18	3·44	3·14	2·52
Höchst a/M. H.L.B.	5·09	3·39	3·09	2·49
Mainkur	4·99	3·33	3·03	2·45
Mainz C.B.	5·26	3·49	3·19	2·55
Mainz Hafen	5·23	3·47	3·17	2·54
Mannheim H.L.B.	5·23	3·47	3·17	2·54
Mannheim-Neckarvorstadt Stat. der Hess. Ludwigsbahn	5·23	3·47	3·17	2·54
Frankfurt a/M. Staatsbhf., Frankfurt a/M.—Sachsenhausen Staatsbhf. (Bebraer Bhf.)	5·02	3·35	3·05	2·46
Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmainisch)	5·05	3·36	3·06	2·47
Höchst a/M. Staatsbhf.	5·09	3·39	3·09	2·49
Kastel	5·24	3·48	3·18	2·54
Kastel Hafen	5·20	3·46	3·16	2·53
Offenbach	4·99	3·33	3·03	2·45
Stationen der kgl. Eisenb.-Direct. Frankfurt a/M.	0·04	0·02	0·02	0·02 *)

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 105. | Wien, 15. September 1894. | VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 4. September 1894, Z. 2001/H.-M., an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Anträge der Interessenten wegen Aenderung der Liste der nach dem Ladegewichte tarifirenden Artikel.

Mit dem h. ä. Erlasse vom 18. Juni d. J., Z. 840/H.-M., wurden, wie der geehrten Verwaltung bekannt, die Handels- und Gewerbekammern, sowie die landwirthschaftlichen Corporationen, letztere im Wege des k. k. Ackerbauministeriums, eingeladen, anher motivirte Anträge darüber zu erstatten, ob und bezüglich welcher Artikel im Interesse des Handels und der Landwirthschaft die Ausscheidung aus der im I. Nachtrage zum Tariftheile I enthaltenen Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Artikel nothwendig erscheint und welche Artikel allenfalls in diese Liste neu aufgenommen werden könnten.

Die genannten Körperschaften haben nun diesbezüglich nachstehende Anträge gestellt:

1. Zur Ausscheidung aus der obenerwähnten Liste wurden folgende Artikel beantragt: Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech, auch Weissblechabfälle, Asphalt, Asphaltsteine, Cement, Chamotte, Chamottesteine, Cichorienwurzeln, Dolomit, Eisen und Stahl der Pos. E—8 und E—9, Erden, gewöhnliche, Erdfarben, Futterrüben, Graphit, Gips, Kalk, gebrannten, Klinkersteine, Kohlen, mineralische, Magnesit, Rückstände (Press-) von Kartoffeln und Rüben, Schweissschlacken, Spath, Steine aller Art (Pos. S—57), Talkstein, Ziegel, Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitte.
2. Zur Ausscheidung aus Specialtarif 3 wurden folgende Artikel vorgeschlagen: Knochenkohle, Schlacken und Sinteln (Pos. S—19) und Steine (Pos. S—58).
3. Mehrere Körperschaften sind auch für die gänzliche Eliminirung der Bestimmung des Abschnittes B, IV, c) des Tariftheiles I, bezw. des Nachtrages I zu letzterem eingetreten, wonach der Absender auf Stellung von Wagen mit einem bestimmten Ladegewichte oder mit einer bestimmten Ladefläche keinen Anspruch hat, und stellten bezügliche Abänderungsanträge.

Ausserdem wurde noch beantragt, dass in der mehrerwähnten Liste der Artikel „Eisenbahnschwellen aus Eichenholz“ durch den Artikel „hölzerne Eisenbahnschwellen“ ersetzt werde.

Die betreffenden Eingaben werden der geehrten Verwaltung gegen seinerzeitige Rückvorlage mit der Einladung übermittelt, die vorliegenden Anträge in der Directoren-Conferenz einer eingehenden Erwägung unterziehen und über das Ergebniss der bezüglichen Berathung anher berichten zu wollen.

Der Herr kgl. ungar. Handelsminister wird gleichzeitig ersucht, die ungarischen Bahnverwaltungen zur Theilnahme an der betreffenden Berathung zu ermächtigen.

Wien, am 4. September 1894.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrs-Session 1894.

I.

Die diesjährige Frühjahrs-Session der Europäischen Donau-Commission fand unter dem Vorsitze des deutschen Delegirten M. A. Raffauf in der Zeit vom 19. bis 26. Mai statt.

Die erste zur Verhandlung kommende Vorlage war die Schiffahrts-Statistik für das Jahr 1893, welche eine ausserordentliche Zunahme des Verkehres an den Donaumündungen aufweist. Es betrug nämlich die Zahl der im Berichtsjahre ausgelaufenen Schiffe 1801 (+ 269) mit einem Gesammtgehalte von 1,893.506 t, eine bisher noch nie erreichte Ziffer. Die Steigerung im Tonnengehalte der ausgelaufenen Schiffe beträgt gegenüber dem allerdings eine etwas schwächere Verkehrsziffer aufweisenden Jahre 1892 466.419 t und gegenüber dem bisher günstigsten Jahre 1890 354.061 t. Aber nicht nur der Gesammttonnengehalt, auch der durchschnittliche Tonnengehalt ist — ein sprechendes Zeugniss für die von der Commission entfaltete Thätigkeit zur Vervollkommnung der Stromverhältnisse — in steter Zunahme begriffen. Derselbe betrug 1893 1051 t, überschritt sonach zum ersten Male die Ziffer 1000, und war um 119 t grösser als jener des Jahres 1892, um 173 t grösser als jener des Jahres 1891, um 209 t grösser als jener des Jahres 1890 und um 454 t grösser als jener des Jahres 1884. Nicht weniger als 12 Schiffe von mehr als 2000 Registertonnen haben 1893 die Donaumündungen aufgesucht, darunter eines von 2494 und eines von 2310 t Gehalt. Das grösste im Berichtsjahre erschienene Schiff, gleichzeitig das grösste, welches überhaupt in diesen Gewässern bisher zu sehen war, der englische Dampfer „Munificent“ von 2542 Registertonnen, nahm seine Ladung im Hafen und auf der Rhede von Sulina.

Ueber die Entwicklung, welche der Verkehr an den Donaumündungen im letzten Jahrzehnte genommen hat, geben folgende Ziffern ein Bild:

Es betrug

im Jahre	die Zahl	der Gesammt-Tonnengehalt	der mittlere Tonnengehalt
	der ausgelaufenen Schiffe		
1884	1178	697.666 t	597 t
1885	1432	895.824 „	626 „
1886	1379	950.567 „	689 „
1887	1678	1,203.683 „	717 „
1888	1771	1,332.907 „	753 „
1889	1870	1,473.345 „	788 „
1890	1828	1,539.445 „	842 „
1891	1723	1,512.030 „	878 „
1992	1532	1,427.087 „	931 „
1893	1801	1,893.506 „	1051 „

Der Flagge nach waren unter den 1893 ausgelaufenen Schiffen 905 (+ 267) britische mit 1,287.762 (+ 421.804) t, 249 (+ 25) griechische mit 237.886 (+ 38.395) t, 321 (— 19) türkische mit 79.584 (+ 3509) t, 63 (— 34) österreichische und ungarische mit 62.244 (— 20.506) t, und zwar 60 Dampfer mit 61.344 t und 3 Segler mit 900 t, 104 (+ 16) russische mit 43.812 (+ 10.460) t, 35 (+ 5) französische mit 43.533 (+ 4356) t, 36 (— 6) norwegische mit 40.816 (— 8279) t, 37 (— 8) italienische mit 38.845 (— 11.203) t, 26 (+ 5) deutsche mit 32.235 (+ 5950) t, 7 (+ 6) spanische mit 7644 (+ 6552) t, 3 (+ 3) belgische mit 4515 (+ 4515) t, 4 (+ 3) schwedische mit 4014 (+ 2832) t, 3 (+ 2) holländische mit 3662 (+ 2426) t, 4 (+ 3) samiotische mit 1389 (+ 1272) t, 3 rumänische mit 591 (+ 124) t und 1 (+ 1) dänisches mit 153 (+ 153) t. Die englische Flagge rangirt sonach nicht nur wie immer an erster Stelle, sondern es fällt ihr auch der weitaus grösste Antheil an der 1893 eingetretenen Verkehrssteigerung zu. Nächst der englischen weist auch die griechische Flagge einen ziemlich erheblichen Zuwachs auf, welcher um so beachtenswerther erscheint, als derselbe nicht etwa ein zufälliger ist, sondern seit Jahren eine immer lebhaftere Betheiligung der griechischen Schiffahrt am Donauverkehre wahrzunehmen ist. Eine mässige Zunahme weist der Verkehr unter russischer, deutscher, französischer, spanischer, belgischer und niederländischer Flagge auf, während bei der österreichischen und ungarischen, wie bei der italienischen und der norwegischen Schiffahrt ein Rückgang zu verzeichnen ist. Dänemark hat sich im Berichtsjahre ebenfalls wieder am Donauverkehre betheiligt, dagegen waren die bulgarische, montenegrinische und uruguayanische Flagge, welche sich in früheren Jahren an der Sulina gezeigt hatten, auch diesmal nicht vertreten.

Nicht nur der Zahl und dem Gesammt-Tonnengehalte nach, sondern auch bezüglich der Grösse der Fahrzeuge nimmt die britische Schiffahrt den ersten Rang ein. Nicht weniger als 374 von den 905 englischen Schiffen weisen einen Gehalt von mehr als 1500 Registertonnen auf. 464 derselben hatten zwischen 1000 und 1500 Registertonnen, 51 zwischen 901 und 1000 Registertonnen und nur 16 unter 901 Registertonnen. Schiffe mit über 1500 Registertonnen hatte ausser England nur Griechenland in nennenswerther Anzahl entsandt, nämlich 67 mit zusammen 123.027 t. Ausserdem wurden nur 3 deutsche, 1 österreichisches, 3 norwegische, 2 italienische und 2 türkische Dampfer von dieser Grösse gezählt. Die lebhaftere Betheiligung der meisten Flaggen beginnt erst bei den Schiffen mittlerer Grösse. So waren unter den 680 Schiffen von 1001 bis 1500 Registertonnen ausser den bereits erwähnten 464 britischen Schiffen 56 griechische, 36 österreichische und ungarische, 34 französische, 24 norwegische, 18 deutsche, 17 italienische, 10 türkische, 7 spanische, 6 russische, je 3 schwedische und holländische, sowie 2 belgische Fahrzeuge.

Dem mittleren Tonnengehalte nach erscheint diesmal an erster Stelle Belgien mit 1505 t, diesem folgen die griechischen Dampfer mit 1443 t, Grossbritannien mit 1423 t, Frankreich mit 1244 t, Deutschland mit 1240 t, Holland mit 1221 t, Norwegen mit 1134 t, Spanien mit 1091 t, die italienischen Dampfer mit 1088 t, die österreichischen und ungarischen Dampfer mit 1022 t und Schweden mit 1003 t. Unter 1000 t Durchschnittsgehalt weisen auf die türkischen Dampfer mit 781 t, die russischen Dampfer mit 432 t, die italienischen Segler mit 384 t, die samiotischen Segler mit 347 t, die österreichischen und griechischen Segler mit je 300 t, die rumänischen Segler mit 197 t, die türkischen Segler mit 176 t, die russischen Segler mit 159 t, der dänische Dampfer mit 153 t.

Von den einzelnen Monaten des Berichtsjahres weisen der Mai mit 234 Schiffen und 262.235 t, sowie der Juni mit 235 Schiffen und 250.052 t den stärksten Verkehr auf. Sodann folgen der Juli mit 207 Schiffen und 227.353 t, der November mit 215 Schiffen

und 221.221 t, der October mit 190 Schiffen und 193.894 t, der April mit 169 Schiffen und 188.186 t, der August mit 176 Schiffen und 159.471 t, der December mit 153 Schiffen und 155.172 t und der September mit 128 Schiffen und 116.444 t. Schwach war der Verkehr nur in den ersten drei Monaten des Jahres, im März mit 55 Schiffen und 69.163 t, im Februar mit 26 Schiffen und 34.687 t und im Jänner mit 13 Schiffen und 15.628 t.

In Ballast gingen 1181 (+ 306) mit 1,472.274 (+ 620.161) Schiffe ein und 43 Schiffe mit 9019 (— 5123) t aus. Unter den eingelaufenen Schiffen wurden 727 englische mit 1,153.447 t, 173 griechische mit 174.824 t, 177 türkische mit 44.916 t, 28 norwegische mit 31.901 t, 19 italienische mit 18.111 t, 13 österreichische und ungarische mit 13.992 t, 10 deutsche mit 12.147 t, 10 russische mit 4866 t, 4 spanische mit 4368 t, 4 schwedische mit 4014 t, 3 französische mit 3776 t, 2 belgische mit 2978 t, 3 samiotische mit 1337 t, 1 holländisches mit 1163 t, 6 rumänische mit 281 t und 1 dänisches mit 153 t gezählt. Von den in Ballast ausgelaufenen Schiffen waren 5 mit 5962 t englische, 2 mit 1390 t italienische, 31 mit 470 t türkische, 2 mit 391 t russische, 1 mit 397 t ein österreichisches und je ein dänisches und griechisches.

In regelmässigem Verkehre berührten 215 (— 30) Schiffe mit zusammen 163.299 (— 30.232) t die Donaumündungen, darunter 31 (— 8) Dampfer des Oesterr. Lloyd mit 42.911 (— 5601) t, 13 (— 18) Dampfer der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 7319 (weniger 5137) t, 31 Dampfer mit 39.467 t der französischen Schiffahrts-Gesellschaft Fraissinet & Comp., 17 Dampfer mit 19.341 t der italienischen Gesellschaft Navigazione Generale, 91 Dampfer mit 38.079 t der Russischen Schwarzemeer- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 32 Dampfer mit 22.182 t der türkischen Schiffahrts-Gesellschaft Egie.

Von der Gesammtzahl der ausgelaufenen Schiffe haben 1367 mit 1,207.511 t Gehalt, darunter 60 österreichische und ungarische mit 60.163 t Gehalt, ihre Ladung ausschliesslich in den Flusshäfen genommen, 210 mit 371.270 t theils in den Flusshäfen und theils auf der Rhede von Sulina, 98 Schiffe mit 114.578 t Gehalt, darunter 2 österreichische und ungarische mit 1489 t Gehalt, wurden im Hafen von Sulina beladen, 126 Schiffe mit 200.147 t Gehalt theils im Hafen und theils auf der Rhede von Sulina.

Was speciell den Verkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge betrifft, so betrug der mittlere Tonnengehalt der Dampfer 1022 (+ 134) Tonnen, jener der Segelschiffe 300 (+ 71) t. Die Mehrzahl der nationalen Schiffe (36 mit 45.452 t) hatte zwischen 1001 und 1500 t Gehalt, 3 hatten zwischen 901 und 1000 t, 5 zwischen 801 und 900 t, 1 zwischen 701 und 800 t, 14 zwischen 501 und 600 t, 2 zwischen 301 und 400 t, 1 zwischen 201 und 300 t und eines zwischen 101 und 200 t Gehalt. Nach Monaten genommen liefen aus im Jänner 1 Segler mit 513 t, im Februar 2 Dampfer mit 794 t, im März 4 Dampfer mit 4676 t, im April 6 Dampfer mit 6585 t, im Mai sechs Dampfer mit 6144 t, im Juni 8 Dampfer mit 8815 t und 1 Segler mit 162 t, im Juli 7 Dampfer mit 7004 t, im August 8 Dampfer mit 8474 t, im September vier Dampfer mit 4387 t, im October 4 Dampfer mit 3511 t und 1 Segler mit 225 t, im November 5 Dampfer mit 4756 t und im December 6 Dampfer mit 6198 t.

In den Jahren 1877—1893 nahm der Verkehr der österreichischen und ungarischen Schiffe an den Donaumündungen folgende Entwicklung:

Es liefen aus:

1877	17	Dampfer	mit	9.899 t	und	2	Segler mit	290 t
1878	87	„	„	44.923 t	„	18	„ „	3.894 t
1879	88	„	„	46.145 t	„	54	„ „	14.965 t
1880	76	„	„	40.260 t	„	35	„ „	8.891 t
1881	83	„	„	42.699 t	„	18	„ „	4.306 t
1882	82	„	„	45.370 t	„	20	„ „	6.448 t
1883	81	„	„	43.731 t	„	11	„ „	2.852 t
1884	83	„	„	43.220 t	„	7	„ „	1.643 t
1885	91	„	„	63.454 t	„	11	„ „	3.606 t
1886	84	„	„	62.836 t	„	7	„ „	1.987 t
1887	83	„	„	75.002 t	„	14	„ „	4.702 t
1888	115	„	„	81.639 t	„	6	„ „	1.604 t
1889	105	„	„	76.496 t	„	4	„ „	566 t
1890	106	„	„	80.115 t	„	3	„ „	445 t
1891	102	„	„	78.841 t	„	5	„ „	1.113 t
1892	92	„	„	81.659 t	„	5	„ „	1.145 t
1893	60	„	„	61.344 t	„	3	„ „	900 t

Die Einnahmen der Schiffahrtscassa zeigen dem gestiegenen Verkehre entsprechend ebenfalls eine bedeutende Erhöhung gegenüber dem Jahre 1892; dieselben beliefen sich auf 2,897.186 Frcs. 51 Cts. (plus 804.220 Frcs. 76 Cts.), wovon 2,393.606 Frcs. 68 Cts. auf eigentliche Schiffsgebühren, 520 Frcs. auf Flosstaxen und 3059 Frcs. 83 Cts. auf Geldstrafen entfallen. Wie immer entfiel der grösste Theil dieser Gebühren auf die englische Schiffahrt, welche 2,124.243 Frcs. 44 Cts. entrichtete. Die griechischen Schiffe zahlten insgesammt 370.445 Frcs. 39 Cts., die norwegischen 67.340 Frcs. 12 Cts., die türkischen 65.558 Frcs. 74 Cts., die österreichischen und ungarischen 57.555 Frcs. 9 Cts., die deutschen 55.096 Frcs. 89 Cts., die italienischen 44.399 Francs 11 Cts., die französischen 42.764 Frcs. 59 Cts., die russischen 31.110 Frcs. 81 Cts., die spanischen 11.946 Frcs. 48 Cts. Auf die Schiffe der sonst noch vertretenen Flaggen entfielen Gebührenbeträge unter 10.000 Frcs.

Die Waarenausfuhr über die Sulina gestaltete sich folgendermassen: Insgesammt wurden verschifft 14,392.340 (+ 4,744.032) Quarters Cerealien, darunter 3,451.587 Quarters Weizen, 729.835 Quarters Roggen, 7,162.634 Quarters Mais, 2,005.911 Quarters Gerste, 782.203 Quarters Hafer, 104.462 Quarters Bohnen, 51.078 Quarters Hirse, 48.377 Quarters Rübsamen, 10.129 Quarters Leinsamen, 46.124 Quarters Hanfsamen, ferners ausser zwei ganzen Flössen 1,407.252 Stück Bretter, 217.548 m³ Bauholz, 16,996.491 kg Mehl, 119.401 kg Käse, 468 Stück Ochsen, 38.979 kg Wein, 655.955 kg altes Eisen, 107.776 kg Theer, 60.000 kg Salz, 292.200 kg Kleienmehl, 4,573.425 kg Kleie, zwei Stück Pferde, 57.579 kg Wolle, 17.700 kg Nüsse, 430.888 kg Erbsen, 6035 kg Häute, 5760 Colli Säcke, 2700 Colli und 6,230.982 kg verschiedene Waaren. Die einzelnen Donauhäfen betreffend, ist es wieder Braila, welches den stärksten Verkehr aufzuweisen hat. Von dort wurden abgefahren: 9,738.796 Quarters Cerealien, und zwar 2,727.537 Quarters Weizen, 365.020 Quarters Roggen, 4,507.350 Quarters Mais, 1,280.013 Quarters Gerste, 637.226 Quarters Hafer, 94.066 Quarters Bohnen, 47.899 Quarters Hirse, 38.194 Quarters Rübsamen, 2001

Quarters Leinsamen und 39.454 Quarters Hanfsamen, weiters 13,157.701 kg Mehl, 50.577 kg Käse, 348 Stück Ochsen, 299 kg Wein, 4536 kg altes Eisen, 97.416 kg Theer, 237.700 kg Kleienmehl, 4,391.425 kg Kleie, zwei Stück Pferde, 57.379 kg Wolle, 17.700 kg Nüsse, 410.888 kg Erbsen, 6035 kg Häute, 4064 Colli leere Säcke, 424 Colli und 1,369.261 kg verschiedene Waaren.

Auch Galatz steht abermals an zweiter Stelle, und wurden von dort stromabwärts verfrachtet: 1,675.071 Quarters Cerealien, darunter 208.929 Quarters Weizen, 272.128 Quarters Korn, 712.611 Quarters Mais, 340.126 Quarters Gerste, 120.465 Quarters Hafer, 4402 Quarters Bohnen, 3146 Quarters Hirse, 3024 Quarters Rübsamen, 3570 Quarters Leinsamen, 6670 Quarters Hanfsamen, ferners zwei ganze Flösse, 1,356.482 Stück Bretter, 213.264 m³ Bauholz, 3,838.790 kg Mehl, 68.824 kg Käse, 120 Stück Rinder, 38.615 kg Wein, 648.143 kg altes Eisen, 10.360 kg Theer, 60.000 kg Salz, 54.500 kg Kleienmehl, 182.000 kg Kleie, 20.000 kg Erbsen, 1696 Colli leere Säcke, 2276 Colli und 4,804.321 kg verschiedene Waaren.

In Sulina kamen zur Ausfuhr 1,895.850 Quarters Cerealien, und zwar 318.200 Quarters Weizen, 65.092 Quarters Roggen, 1,262.175 Quarters Mais, 218.548 Quarters Gerste, 17.080 Quarters Hafer, 5961 Quarters Bohnen, 6638 Quarters Rübsamen, 2156 Quarters Leinsamen, 3184 m³ Bauholz und 57.300 kg verschiedene Waaren.

Eine ziemlich bedeutende Steigerung hat diesmal der Verkehr aus den oberhalb Braila gelegenen, sowie aus den russischen Donauhäfen aufzuweisen.

Aus den oberhalb Braila befindlichen Donauplätzen wurden 765.696 (+ 338.190) Quarters Cerealien ausgeführt, darunter 90.137 Quarters Weizen, 4785 Quarters Roggen, 642.663 Quarters Mais, 20.646 Quarters Gerste, 7432 Quarters Hafer und 33 Quarters Hirse.

Aus Reni wurden 107.636 (+ 88.155) Quarters Cerealien, darunter 46.420 Quarters Weizen, 5913 Quarters Roggen, 21.336 Quarters Mais und 33.968 Quarters Gerste, ferners 50.770 (+ 50.770) Stück Planken und 1100 (+ 1100) m³ Bauholz am Seewege ausgeführt.

Aus Ismail 115.147 (+ 10.073) Quarters Cerealien, und zwar 52.359 Quarters Weizen, 16.897 Quarters Roggen, 10.410 Quarters Mais, 35.481 Quarters Gerste und ausserdem noch 3276 kg altes Eisen und 65 kg Wein.

Aus Kilia gelangten 21.923 (+ 21.923) Quarters Cerealien, davon 1817 Quarters Weizen, 3160 Quarters Mais und 16.955 Quarters Gerste, zur Verschiffung.

Auch Tultscha verzeichnet einen bedeutenden Aufschwung, indem von dort 72.211 (+ 58.091) Quarters Cerealien, darunter 6152 Quarters Weizen, 2929 Quarters Mais, 60.174 Quarters Gerste, 33 Quarters Bohnen, 521 Quarters Rübsamen und 2402 Quarters Leinsamen, abschwammen.

Bezüglich der Einfuhr konnte aus den über Auftrag der Commission geführten Aufzeichnungen nur der Verkehr in englischer Kohle und in Petroleum sichergestellt werden. Danach gingen über die Donaumündungen ein 290.650 t englische und 1265 t türkische Kohle, 101.019 Kisten und 5,036.961 kg russisches Petroleum.

Das Marinespital in Sulina wies 1893 einen Krankenstand von 641 (+ 110) Köpfen, darunter 20 aus dem Vorjahre Verbliebene und 621 Neuankömmlinge, auf. Entlassen wurden 552 Personen; Todesfälle ereigneten sich 75; unentgeltliche Consultationen fanden 4811 statt. Oesterreichische und ungarische Matrosen fanden 11 im Spitale Aufnahme.

Straferkenntnisse wurden von den Organen der Commission 135 (+ 59) gefällt, davon 2 (— 2) gegen österreichische, bezw. ungarische Unterthanen. Die Gesammtsumme der verhängten Geldstrafen betrug 8817 Frcs. 88 Cts. (+ 2972 Frcs. 56 Cts.), der hievon auf die beiden abgestraften Nationalen entfallende Theilbetrag 60 (— 130) Francs.

Schiffsunfälle kamen 1893 in den der Commission unterstehenden Gewässern 7 (+ 2) vor, darunter einer an der Mündung und 6 im Strome selbst. Am 9. Juni ging der Landungsponton der russischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Tultscha durch Anfahren des englischen Dampfers „City of Worcester" in Trümmer, am 17. Juni scheiterte der englische Dampfer „Castanos" bei Tschatal d'Ismailia und konnte erst am 20. October wieder flott gemacht werden. Am 6. October gerieth ein mit Kohlen beladenes Fahrzeug der Commission bei Zeglina auf den Grund, wurde aber bereits am 11. October wieder frei. Am 29. November havarirte der griechische Dampfer „Prutos", während er im Hafen von Galatz vertäut lag. Am selben Tage sank der griechische Küstenfahrer „Agios" in der 74. Meile zufolge eines Zusammenstosses mit dem Schleppdampfer „Olga", wobei zwei Personen ertranken. Am 4. December verunglückte in der 101. Meile der rumänische Dampfer „Etna", wurde aber schon nach wenigen Tagen wieder flott. Am 27. December endlich ging der rumänische Schlepp „Alexandru", welcher von dem griechischen Schlepp „Ipiros" am Vordertheil angerannt wurde, im Hafen von Sulina unter.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Mšeno—Unter-Četno. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 31. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Consortium für den Bau einer normalspurigen Localbahn von Mšeno nach Četno vorgelegten generellen Projectes im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission, anschliessend an die gleichen Amtshandlungen für das Localbahn-Project Melnik-Mšeno, einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 45.148.]

Projectirte Localbahn Ung.-Hradisch—Bilowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 3. September die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige, ausschliesslich dem Frachtenverkehre dienende Localbahn (Industriebahn) von der Station Ung.-Hradisch der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Jaroschau nach Bilowitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 46.875.]

Projectirte Localbahn Schönbach-Wildstein-Franzensbad. (Theilstrecke Franzensbad — Wildstein: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 7. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Actionscomité für eine normalspurige Localbahn von Franzensbad über Wildstein nach Schönbach vorgelegten generellen Projectes der Theilstrecke Franzensbad—Wildstein, als die nunmehr zur Ausführung beantragte Anfangsstrecke der seinerzeit projectirten Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission ein-

zuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird zu erwägen sein, welche von den beiden Varianten Franzensbad-Wildstein oder Tirschnitz-Wildstein einer vom letzteren Orte nach Schönbach weiter zu führenden Localbahn vom Standpunkte der localen und allgemeinen Verkehrsrücksichten den Vorzug verdient, wobei insbesondere auch auf die örtlichen Interessen von Franzensbad angemessen Bedacht zu nehmen sein wird. [H.-M.-Z. 47.832.]

Projectirte Localbahn Bielitz — Ober-Ohlisch. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des von Alois Bernaczik, Fabriksbesitzer in Bielitz, und Ingenieur Max Déri in Wien vorgelegten generellen Projectes für die schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe von Bielitz nach Ober-Ohlisch die Trassenrevision auf den 18. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [9. September, G.-I.-Z. 16.734.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Lemberg: Erweiterung eines Durchflussprofiles: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehnng hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung des Durchflussprofiles des in km 142·7/8 der Strecke Krakau—Lemberg befindlichen gekuppelten Bahnobjectes für den 17. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Dr. Adam Ritter von Fedorowicz betraut. [G.-I.-Z. 16.088.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Wirthschaftsschuppen in Jarmeritz.) Beim Wächterhause Nr. 104 in der Station Jarmeritz wurde ein Wirthschaftsschuppen hergestellt. [21. August, Z. 45.388.]

Süddorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Dampfkessel in Josefstadt.) In der Wasserstation Josefstadt wurde der Dampfkessel ausgewechselt. [27. August, 34.740.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg — Franzensfeste: Blechglühofen in Marburg.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 17. August durchgeführten Localverhandlnng wurde das Project für die Errichtung eines Blechglühofens nebst Rauchfang am Werkstättenbahnhofe in Marbnrg genehmigt. [27. August, Z. 46.579.]

— (Linie Grammat - Neusiedl — Pottendorf-Landegg: Strassenbrückenwaage in Unter-Waltersdorf.) Das Project für die Aufstellung einer Strassenbrückenwaage in der Station Unter-Waltersdorf für Zwecke der Ungereigner Zuckerfabrik wurde genehmigt. [31. August, Z. 47.400.]

Localbahn Wotic-Selčan. (Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmann in Selčan hat die politische Begehung des Projectes, betreffend die Herstellung eines in km 16·6/7 der Localbahn Wotic-Selčan abzweigenden Industriegeleises der Ouřinoveser landwirthschaftlichen Zuckerfabrik, auf den 14. September anberaumt. [8. September, G.-I.-Z. 16.736.]

— (Wasserablauf durch den Bahndamm: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Selčan hat über Beschwerde des Freiherru Joh. Mladota von Solopisk wegen angeblicher Unzulänglichkeit der zum Ablaufe des Wassers durch den in und bei Roth-Hradek errichteten Bahndamm hergestellten Gräben und Durchlässe die Localcommission auf den 14. September anberaumt. [8. September, H.-M.-Z. 48.630.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bosnisch - herzegowinische Staatsbahnen. (Linie Gunja—Brčka: Technisch-polizeiliche Prüfung und Betriebseröffnung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung ist die Linie Gunja—Brčka der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen am 12. September für den Betrieb eröffnet worden. [12. September, Z. 49.629.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Eröffnung der Haltestelle Lomnathal.) Die vom Handelsministerium mit Erlass vom 16. Juli 1894, Z. 6387 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 86), bewilligte Haltestelle Lomnathal, zwischen Jablunkau und Mosty, ist am 5. August eröffnet worden. [Z. 49.273.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn - Projecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 24. August, Z. 58.561, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Josef Teleki und Consorten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten

a) für eine von der Donau-Dampfschiffahrts-Station Duna-Pataj aus über Géderlack, Ordas, Szent-Benedek, Uszód, Foktö in die Station Kalocsa der Flügelbahn Kis-Körös—Kalocsa der Hauptlinie Budapest — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und Schiffsstation der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einmündende und von dort aus diese über Fajsz, Bátya, Dusnok, Sükösd, Csonád (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun) nnd die Gemarkung der Gemeinde Szent-István in der Station Baja mit der Linie Szabadka (Maria Theresiopel)—Baja, eventuell

b) für eine von der Station Keczel der Linie Kis-Körös—Kalocsa des Staatsbetriebes abzweigende und diese über Császártöltés, Hajós, Nádudvar, Sükösd, Csanád und die Gemarkung der Gemeinde Szent-István mit der Station Baja der Linie a)

verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Ausland.

Indien. (Eisenbahnwesen im Jahre 1893.) Im Jahre 1893 wurden in Britisch-Indien 247 engl. Meilen normalspuriger Bahnen, 182·5 Meilen Bahnen mit 1 m Spurweite und 22¼ Meilen sonstiger schmalspuriger Bahnen dem Verkehre übergeben. Hiedurch stellt sich die Länge des indischen Eisenbahnnetzes für das mit Ende März 1894 abschliessende Geschäftsjahr, nach den verschiedenen Spurweiten geordnet, wie folgt:

	Normalspur	1 m Spnr	Sonstige Spur	Zusammen
	Meilen			
Staatsbahnen, von Gesellschaften betrieben	3.422¾	5.182¾	—	8.605½
Staatsbahnen im Staatsbetriebe	3.876½	1.294¼	28	5.198¾
Garantirte Bahnen, durch Gesellschaften betrieben	2.586¾	—	—	2.586¾
Subventionirte Bahnen im Privatbetriebe	183¾	168½	51	403¼
Bahnen im Besitze von indischen Staaten und durch Gesellschaften betrieben	402½	188½	71¾	662¾
Bahnen im Besitze von indischen Staaten und Seitens der britisch-indischen Regierung betrieben	124	—	22¼	146¼
Bahnen im Besitze und Betriebe von indischen Staaten	—	744	94	838
Fremde Bahnlinien	—	58¾	—	58¾
Summa Ende März 1894	10.596¼	7.636¾	267	18.500
" " " 1893	10.348½	7.455¼	244¾	18.048½
" " " 1892	10.111½	7.176½	288¼	17.576

Im Geschäftsjahr 1893 wurden auf sämmtlichen indischen Bahnen zusammen 135,520.447 Personen befördert und 5.601,635.567 Personenmeilen geleistet. Die durchschnittlichen Einnahmen aus dem Personenverkehre per Zugmeile betragen 3·25 Rupien bei der Normalspur und 3·11 Rupien bei der Meterspur. Im Durchschnitte wurden per Personenzug bei der Normalspur 213·0 und bei der Meterspur 238·3 Personen befördert. Die durchschnittliche Fahrtlänge per Reisenden betrug bei der Normalspur 43·69 Meilen und bei der Meterspur 40·21 Meilen. Im Güterverkehre wurden auf sämmtlichen indischen Bahnen 28,846.729 Tonnen befördert und 4.425.119.754 Tonnenmeilen geleistet. Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehre per Zugmeile betrug bei der Normalspur 4·72 Rp. und bei der Meterspur 2·95 Rp. Im Durchschnitte betrug die Transportlänge per Tonne auf der Normalspur 167·12 Meilen und 133·81 Meilen bei der Meterspur. Auf allen Bahnen Indiens wurden im Jahre 1893 7,495.469 Tonnen Getreide befördert, d. i. um ca. 7·6 pCt. mehr als im Vorjahre, dagegen fiel der Weizenverkehr um 198.583 Tonnen und betrug 987.791 Tonnen. Hievon entfallen auf die Great Indian Peninsular Bahn 319.472 t, auf die East Indian Bahn 166.007 t und auf die Indian North Western Bahn 385.531 t. Zur Verschiffung gelangten folgende Quantitäten von Weizen: im Hafen von Bombay 256.324 t, im Hafen von Kurrachee 263.923 t und im Hafen von Calcutta 54.349 t, in Summa daher 574.596 t oder 8 pCt. der Production. Im Jahre 1892 betrug der Weizenexport zur See 926.602 t oder 16·74 pCt. der Production, und im Jahre 1891 1,406.202 t oder 20·4 pCt. der Production. [„Railway News.“]

Schiffahrt.

Bayern. (Main-Regulirung und Main-Kettenschiffahrt.) Mit Gesetz vom 5. Juni 1894, G.-Bl. Nr. 26. ist zur Bestreitung der Kosten für die Verbesserung des Fahrwassers des Maines von Aschaffenburg bis Kitzingen, sowie für die Einrichtung der Kettenschleppschiffahrt auf dieser Mainstrecke ein Credit im Höchstbetrage von 6,777.000 Mark eröffnet worden. Das Finanzministerium wurde ermächtigt, zur Deckung dieses Bedarfes ein auf die Staatsfonds zu versicherndes Anlehen in gleichem Betrage aufzunehmen und das Anlehenscapital um den Betrag der Anlehens-Aufbringungskosten und der während der XXII. Finanzperiode erwachsenden Zinsen zu erhöhen.

Hessen. (Hafenordnung für den Flosshafen am Main unterhalb Kostheim.) Die grossherzgl. hessische Regierung hat auf Grund des Dammbauwesen- und Wasserrechtgesetzes vom 14. Juni 1887 und des Staatsvertrages über die Main-Canalisirung vom 1. Februar 1883, nach vorherigem Einvernehmen mit den anderen Mainuferstaaten, unterm 18. Juli eine Hafenordnung für den Flosshafen unterhalb Kostheim erlassen. Diese Vorschrift enthält Anordnungen über das Hafengebiet, über die Bestimmung des Hafens, die Flosszeit, über das Verhalten bei Hochwasser, die Höhe der zulässigen Aufstapelung, über die Beseitigung des Holzes bei Armirung der Festung Mainz, über die Vormeldung der Schleusung und das Verhalten bei geschlossenem Schleusenthore, über die Anmeldung vor der Einfahrt in den Hafen, die Schleusung und die Bemannung während der Durchfahrt durch die Schleuse, über die Sperre der Schleuse, über die Einfahrt von Kastel her, über den Holzschleifverkehr in der Hafeneinfahrt, über das Hafeneinfahrtszeichen, den Fahrweg im Hafenbecken, die Anweisung der Plätze im Hafenbecken, über das Mähren des Flossholzes, die Räumung der Schleifplätze, die Holzlagerplätze, über die Abmeldung des den Hafen verlassenden Holzes, über die Hafenausfahrt und die an der letzteren befindliche Drehbrücke, über die Handhabung der Aufsicht. Den Schluss bilden einige besondere Verbote.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 5. September herausgegebene CVIII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 647: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 27. August 1894, Z. 65.813, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus dem königl. preussischen Regierungsbezirke Oppeln nach Galizien.

Nr. 648: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 30. August 1894, Z. 11.506, betreffend die theilweise Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr, bezw. des Eintriebes von Klauenthieren aus mehreren Comitaten in Croatien und Slavonien nach Krain.

Nr. 649: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verboten ist.

Nr. 650: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 24. August 1894, Z. 95.060/I, betreffend das Verbot der Aus- und Einfuhr lebender Klauenthiere aus, bezw. in den Bezirk Livno, sowie der Abhaltung von Viehmärkten dortselbst.

Nr. 651: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 31. August 1894, Z. 123.241, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Abauj, Torna, Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok und Zemplén, sowie die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Ugocsa in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 652: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. August 1894, Z. 120.500, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Humpoletz als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

— (Inhalt des CIX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 6. September herausgegebene CIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 653: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 1. September 1894, Z. 8820, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach Salzburg.

— (Inhalt des CX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 7. September herausgegebene CX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 654: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 3. September 1894, Z. 12.697/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus den Comitaten Essegg und Požega in Croatien und Slavonien nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 10. September herausgegebene CXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 655: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 6. September 1894, Z. 11.826, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Vorarlberg und aus den politischen Bezirken Imst und Landeck in Tirol.

Nr. 656: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 5. September 1894, Z. 126.151, betreffend die Aufhebung des Verbotes des Einbringens von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Imst, Landeck und Bregenz in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 657: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. September 1894, Z. 70.489, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Imst, Landeck und Bregenz in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 658: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 6. September 1894, Z. 8965, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Imst, Landeck, Bregenz und Feldkirch in Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CXII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 12. September herausgegebene CXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 659: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 7. September 1894, Z. 15.790, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den ungarischen Comitaten Békes, Heves und Jász-Nagykun-Szolnok, sowie die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Ugocsa in Ungarn nach Schlesien.

— (Inhalt des CXIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 13. September herausgegebene CXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 660: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 6. September 1894, Z. 31.103, betreffend die Aufhebung der gegen die Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Vorarlberg und den politischen Bezirken Imst und Landeck in Tirol verfügten Beschränkungen.

Nr. 661: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 10. September 1894, Z. 72.799, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Tirol und Vorarlberg nach Galizien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Theil III, Heft Nr. 3, Tarif für Getreide-Transporte im Verkehre mit böhmischen und mährischen Stationen.

Berichtigung der Einlagerungs-Tabelle.

In Verfolg der Kundmachung in Nr. 101 dieses Blattes vom 6. September 1894 wird bekannt gegeben, dass die im betreffenden Tarife enthaltenen Einlagerungs-Bestimmungen, bezw. die Einlagerungs-Tabelle in Bezug auf die Zulassung der Einlagerung in Worms, bereits mit 31. August 1894 gänzlich ausser Kraft getreten sind.

Wien, am 12. September 1894. [694]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.)

Ausgabe eines Anhanges zum Ausnahmetarife für Graphit, giltig vom 1. März 1893.

Zum Ausnahmetarife für Graphit etc., giltig vom 1. März 1893, gelangt mit 1. October 1894 ein Anhang zur Einführung.

Derselbe enthält Coursdifferenzen, die von den bezüglichen Frachtsätzen bis auf Weiteres im doppelten Betrage in Abzug gebracht werden.

Abdrücke dieses Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 12. September 1894. [695]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung des II. Nachtrages zu Theil V, Heft Nr. 3.

Mit Wirksamkeit vom 1. October 1894 gelangt der II. Nachtrag zu dem ab 1. Mai 1892 giltigen Theil V, Heft 3 (Tarif für Kohlentransporte) zur Einführung.

Nachtrag II enthält ausser Aenderungen der Tarifbestimmungen und der Schnitt-Tariftabellen, beziehungsweise Aenderungen und Ergänzungen der Stationstarife und des Kilometerzeigers eine Neuauflage des Verzeichnisses der Zechenbahnfrachten.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 13. September 1894. [696]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Neuauflage des Local-Gütertarifes, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1894 tritt eine Neuauflage unseres Local-Gütertarifes, Theil II, Heft 3, vom 1. Juni 1888 unter Einbeziehung der seither zu diesem Tarife erschienenen Nachträge I bis XVI in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes werden demnächst in unserem Tarifverkaufs-Bureau zum Preise von fl. 0·80 erhältlich sein.

Wien, am 11. September 1894. [697]

Localbahn Auspitz.

Ermässigung der Specialtarife.

Mit 1. September 1894 wurden die Specialtarife 1, 2 und 3 der Localbahn Auspitz sämmtlich einheitlich auf 5 kr. per 100 kg ermässigt.

Brünn, am 13. September 1894. [698]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1557	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gänseleber, frische, als Schnellzuggut	Wien (K. E. B.)	Landau Hauptbhf. (Station der Bayer. Pfälzischen Eisenb.)	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen mit Schnellzügen. Die Anwendung der nebenstehenden Frachtsätze muss vom Versender im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben werden	Vom 15. September 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			Mark 26·06 0·18*)		Im Kartirungswege		Die Beförderung mit Schnellzügen auf Grund der gegenwärtigen Frachtsätze erfolgt jedoch nur, insoweit die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges es gestatten. Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche von den darüber bezifferten Frachtsätzen bis auf Widerruf **doppelt** abgezogen werden
					Frankfurt a/M. H.L.B. und Ostbhf.					24·65 0·08*)				
					Wiesbaden H.L.B. (Stationen der Hessischen Ludwigsbahn)					26·65 0·08*)				
					Frankfurt a/M., Sachsenhausen Staatsbhf. (Bebraer Bhf.)					24·65 0·08*)				
					Frankfurt a/M. Staatsbhf.					24·65 0·08*)				
					Wiesbaden Staatsbhf. (Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M.)					26·65 0·08*)				
					Avricourt (Deutsch-) Station und Grenze					26·94 0·18*)				
					Metz					29·70 0·18*)				
					Strassburg C.B. und N., Königshofen u. Schiltigheim (Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)					22·86 0·18*)				
1558	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mineralwasser	Löhnberg, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M. (oder umgekehrt)	Wien (K.E.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 15. September 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894			Mark 3·74 0·02*)		Im Kartirungswege		Der mit *) bezeichnete Betrag ist eine Coursdifferenz, welche von dem darüber bezifferten Frachtsatze bis auf Widerruf **doppelt** abgezogen wird
1559	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinkohlen und Coake	Krakau transit	Brody Reichsgrenze	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen nach Russland	Vom 18. September 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. einschlägige Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 42·5		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1895 vorzulegen sind	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist sowohl die Ueberfuhrsgebühr von Brody, bezw. Podwołoczyska bis zur Reichsgrenze als auch die Manipulations-Gebühr enthalten
					Podwołoczyska Reichsgrenze					49·5				
				Oświęcim transit (für Oberschlesische Provenienzen)	Brody Reichsgrenze					47·5				
					Podwołoczyska Reichsgrenze					54·5				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1560	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betbeiligten Verwaltnngen	I. Düngemittel. A. Phosphats, mineralische, roh nnd gemahlen (z. B. Apatit, Phosphorit, Thomasschlackenmehl); B. Blutmehl, Dungasche, Dunggyps, Fischmehl, Fleischmehl, Gnano aller Art, Haardünger, Hornmehl, Kali, salzsanres (Chlorkalinm), Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochsnmehl, Knochenschrot, Ledermehl, Lsimkalk (Lsimkäss), Lnmpendüngsr, Rückstände aus dsr Blntlangensalz-Fabrikation, Superphosphat, Wollfegedrsck und Wollstanb. II. Erze, wie in der Gütsr-Classification des Tarif-Theiles I, Abthsilnng B nnter E 23 genannt. III. Schiefer	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Bei Frachtzahlnng nach dem wirklichsn Gewichte, mindestsns jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, untsr Ansschlnss von Wagen nnter 10000 kg Ladegewicht	Vom 20. September 1894 bis zur Einführnng im Tarifwege, längstsns aber bis 31. December 1894	Dentsch-Oestsrr.-Ungar. Seebafen-Verbandstarif, Theil II — Heft 1 vom 1. Jnni 1894	Bestehen keine directen Sätze	Siehe untenstebende Tabelle		Im Kartirnngswege		Während dss Schlnsss der Schiffahrt anf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit

Nach und von	Eigenthumsbahn	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig: Bremen (Hanptbahnhof, Freihezirk) I A	I B, II, III	Brake, Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof) Geestemünde (Freihafen und Zolliulaudsbahnhof) Nordenham I A	I B, II, III	Hamburg B. Altona × Lübeck □ I A	I B, II, III	Harburg H. I A	I B, II, III	Stettin I A	I B, II, III	Swinemünde I A	I B, II, III	Warnemünde I A	I B, II, III
Lissa . . . . . { A *)	Oe.N.W.B.	154	170	163	184	149	162	148	160	126	126	135	140	143	152
{ B **)		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Rossitz . . . . { A *)	S.N.V.B.	165	185	174	199	157	173	156	171	126	128	135	142	150	165
{ B **)		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Smiřitz . . . . { A *)	S.N.V.B.	158	179	167	193	150	168	149	166	119	121	128	135	143	158
{ B **)		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
× Znschlag für Altona	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—
□ Znschlag für Lübeck	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Frachtsätze.
**) Coursdiffereuzen, welche bis auf Weiteres von den Frachtsätzen doppelt abgezogen werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnise sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1561	Oesterr.-ungar. Staatselsenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Zwittau	Klein-Hadersdorf Maria-Bründl	Zahlung der Fracht mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 und die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 52·9 / 48·9	kr. 36·0	kr. 16·9 / 12·9	Im Kartirungswege		
1562	Böhmischen Commercialbahnen		Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Libaň-Psinic Bahnhof	Dětenic	Bei Garantie eines Minimalquantums von 50 Waggons à 10 Tonnen. Zahlung der Fracht für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen	Bis Ende März 1895	Localtarif	4 kr.	3 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Mai 1895	Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien zu besorgen
1563	Böhmischen Nordbahn		Die im Verordnungs-Blatt Nr. 90 vom 9. August 1894 unter Pos. 1428 veröffentlichte Frachtermässigung gilt unter den gleichen Bedingungen auch für in Kreibitz-Teichstatt zur Abgabe gelangende, für den Bau der mechanischen Weberei bei Schönfeld bestimmte Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände.											

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
6 vom 16. Jänner 1894	191	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Steinkohlen und Coaks	Krakau transit	Podwołoczyska Reichsgrenze und Brody Reichsgrenze	Die Tarifermässigung tritt mit 17. September 1894 ausser Kraft

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 106. Wien, 18. September 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für elektrische Stadtbahnlinien in Wien.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Oesterreichischen Länderbank in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgende als Untergrundbahnen herzustellende Localbahnlinien mit elektrischem Betriebe in Wien auf die Dauer eines Jahres ertheilt, und zwar:

1. für eine Linie von der Ferdinandsbrücke unter der Dominikanerbastei, der Wollzeile, dem Stefansplatze und der Kärntnerstrasse zur Elisabethbrücke;
2. für eine Linie von der Elisabethbrücke unter der Operngasse, dem Opern-, Burg- und Franzensring, der Schottengasse, Freiung, Renngasse, dem Concordiaplatz und der Heinrichgasse zum Franz Josefs-Quai, und
3. für eine von der sub 2 beschriebenen Linie beim Opernring ausgehende Abzweigung unter der Babenberger- und Mariahilferstrasse zum Westbahnhofe.

Wien, am 24. August 1894. Z. 26.293.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Freistadt oder einem anderen geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Linz—Budweis über Leonfelden und Helfenberg nach Haslach zum Anschlusse an die Mühlkreisbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister Franz Kastner in Leonfelden im Vereine mit Dr. Paul Steinwender, k. k. Notar in Leonfelden, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Freistadt oder einem anderen geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Linz—Budweis über Leonfelden und Helfenberg nach Haslach zum Anschlusse an die Mühlkreisbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 27. August 1894. Z. 36.542.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von dem Endpunkte der Salzburger Tramway in St. Leonhard nach Gartenau und Taxach.

Das k. k. Handelsministerium hat der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von dem Endpunkte der gesellschaftlichen Linie in St. Leonhard nach Gartenau und Taxach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. September 1894. Z. 41.941.

Europäische Donau - Commission.

Frühjahrs-Session 1894.

II.

In technischer Beziehung ist vor Allem die feierliche Eröffnung des grossen Durchstiches zwischen der 18. und der 8. Meile hervorzuheben, welche am 17. und 18. Mai in Gegenwart Sr. Majestät des Königs von Rumänien stattfand. Dieser Durchstich, mit dessen Herstellung am 3. Juni 1890 begonnen wurde und der am 7. December 1893 dem Verkehre übergeben werden konnte, beginnt 305 m unterhalb der 18. Meile und endet 610 m oberhalb der 8. Meile. Er besitzt eine Tiefe von 5·49—5·64 m ober Null, eine Sohlenbreite von 106·68 m und im Mittel eine Länge von 9·708 km. Die bisherige Fahrstrasse wird dadurch um 7·826 km gekürzt. Die Uferverkleidungen haben am rechten Ufer eine Länge von 10·851 km, am linken eine solche von 9·479 km. Die Schiffahrt erhält dadurch eine breite, bequeme und directe Fahrstrasse, während drei schwierige Krümmungen in der 8., 12. und 18. Meile vermieden werden. Die Gesammtmenge des ausgebaggerten Materials betrug 5,926.136 m³, wovon 657.892 m³ im Jahre 1890, 1,176.323 m³ im Jahre 1891, 1,617.871 m³ im Jahre 1892 und 2,474.050 m³ im Jahre 1893 gehoben wurden. Zu den mit der Eröffnung verbundenen Feierlichkeiten hatten sich am 17. Mai Vormittags die sämmtlichen Mitglieder der Europäischen Donau-Commission am auswärtigen Quai der Galatzer Docks eingefunden, um daselbst den König von Rumänien zu erwarten, welcher in Begleitung seiner Minister und seines Militärcabinetes eintraf. Nach einer Ansprache Seitens des Vorsitzenden in der Frühjahrs-Session bestieg der König den bereitstehenden Dampfer „Orient“ der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, auf dem sich schon früher das diplomatische Corps von Bukarest, zahlreiche Würdenträger und Persönlichkeiten eingefunden hatten. Unter Voranfahrt des Dampfers „Carolus“ der Donau-Commission und des rumänischen Kanonenbootes „Siretul“ trat nun der „Orient“, gefolgt von zahlreichen anderen Dampfbooten, die Fahrt stromabwärts an und langte gegen 4 Uhr Nachmittags beim Beginne des Durchstiches an, wo die an der unteren Donau stationirten Kriegsschiffe Oesterreich-Ungarns, Deutschlands, Frankreichs und Grossbritanniens, sowie das rumänische Schiff „Mircea“ Aufstellung genommen hatten. Während auf letzterem Schiffe 21 Kanonenschüsse gelöst wurden, fuhr der „Orient“ in die durch ein querüber gespanntes Seil markirte Einfahrt des Durchstiches, wobei der Vorsitzende der Commission dem König einen Champagnertrunk in einer reich ciselirten altsilbernen Schale reichte und unter Dankesworten auf das dem Werke während seiner Durchführung entgegengebrachte Wohlwollen ein Hoch auf den König, die königliche Familie und Rumänien ausbrachte. Der König erwiderte in warmer Weise, worauf der „Orient“ die Weiterfahrt durch den neuen Durchstich antrat und um 5 Uhr in Sulina eintraf, wo ein Bankett im Gebäude der Commission stattfand, an dem auch der König theilnahm. Ein Feuerwerk und eine Illumination der Stadt, sowie des Hafens bildeten den Abschluss der Festlichkeiten des ersten Tages. Am zweiten Tage besichtigte der König das Marinespital der Commission, sowie den von letzterer aufgeführten Bau eines Epidemiespitales und trat sodann auf dem „Orient“ die Rückreise nach Galatz an, die in derselben feierlichen Weise stattfand, wie die Hinfahrt.

Dem technischen Berichte des „Ingénieur consultant“ ist zu entnehmen, dass, abgesehen von einigen leichten, durch die Reibung der Eisschollen verursachten Beschädigungen, sich alle Bauten der Commission in sehr gutem Zustande befinden. Die Dammerhaltung erforderte wenig Arbeit und auch Baggerungen waren im Sulinaarme nicht nothwendig. Wohl aber musste die Untiefe bei Zeglina an der Serethmündung gebaggert werden, und wurden dortselbst 38.300 m³ Sand gehoben. An Spornbauten wurden verschiedene, zwischen dem 6. und 8., dann dem 18. und 19. Meilensteine, sowie oberhalb und unterhalb des grossen Durchstiches ausgeführt. Die Tiefe des Fahrwassers zwischen den Dämmen blieb unverändert, und auch die Veränderungen der Tiefe im Alignement der beiden Leuchtthürme sind unbedeutend. Die Deltabildung schreitet ganz normal und langsam vorwärts.

Das Erlöschen des Leuchtfeuers auf dem Süddamme während der Anfangs Jänner d. J. herrschenden grossen Kälte bot dem Executivcomité der Commission Gelegenheit, sich mit der Frage des regelmässigen Functionirens der in Sulina angebrachten Leuchtfeuer in Zeiten grosser Kälte zu befassen. Es wurden darüber eingehende Studien angestellt und über die bezüglichen Anträge von der Commission die Aufstellung einer besonderen Versuchslampe in Sulina unter der Aufsicht des technischen Dienstes, sowie die Aufstellung eines Warnungsfeuers am Leuchtthurme des Norddammes, um nöthigenfalls den Schiffen die Sperre der Sulinapassage anzeigen zu können, beschlossen. Die Entscheidung über die Anschaffung eines Eisbrechers wurde auf die nächste Herbst-Session verschoben, die Frage der Herstellung eines Schwimmdockes dem Executivcomité zum Studium überwiesen. Ebenso wurde dieses Comité mit der Ausarbeitung geeigneter Massnahmen zur wirksamen Controle bezüglich der Tauchung der Schiffe betraut, nachdem sich herausgestellt hatte, dass die diesbezüglichen Angaben der Capitäne nicht immer unbedingt verlässlich, das Lootsenpersonale aber nicht in der Lage sei, rechtzeitig die Unrichtigkeit dieser Angaben zu constatiren.

Nach der bisherigen Bestimmung des Artikels 53 des Reglement für die Schiffahrt und Polizei auf der untersten Donau war es lediglich den Segelschiffen, Schleppzügen und Flössen untersagt, ihre Fahrt bei Eintritt einer solchen Dunkelheit fortzusetzen, welche nicht mehr beide Ufer gleichzeitig sehen liess. Der Umstand, dass für Dampfer ein derartiges Verbot nicht bestand, hatte mancherlei Unzukömmlichkeiten im Gefolge, und die Commission einigte sich daher dahin, dieses Verbot auch auf die Fahrten der Dampfboote auszudehnen und wurde der erwähnte Artikel 53 in diesem Sinne abgeändert.

Dem Beispiele der Suezcanal-Compagnie folgend, welche zum Gebrauche des Lootsenpersonals ein die wichtigsten nautischen Ausdrücke und Redewendungen enthaltendes Handbüchlein in französischer, englischer und italienischer Sprache herausgegeben hatte, beschloss die Commission, welcher der französische Delegirte ein Exemplar dieses Buches vorgelegt hatte, einen gleichen Behelf auch für das eigene Personale herauszugeben und denselben durch eine Uebersetzung der seemännischen Ausdrücke in die übrigen an den Donaumündungen gebräuchlichen Sprachen zu vervollständigen.

In finanzieller Beziehung konnte die Commission zunächst constatiren, dass auch zu Beginn des laufenden Jahres die Steigerung der Einnahmen an Schiff-

fahrtsgebühren in erfreulicher Weise anhielt. In der Zeit vom 1. Jänner bis 30. April 1894 gingen an Schiffahrtstaxen insgesammt 573.270 Frcs. 6 Cts. gegenüber 484.876 Frcs. 49 Cts. in der gleichen Periode des Vorjahres, sonach mehr um 88.393 Frcs. 57 Cts. ein. Der Stand der Finanzen der Commission überhaupt war in dem erwähnten Zeitpunkte folgender: Einnahmen: 2,583.665 Frcs. 13 Cts., darunter Schiffahrtstaxen 573.270 Frcs. 6 Cts., Spitals-, Aich- und Lootsengebühren 1588 Frcs., Activzinsen, fällige Coupons, Wechselgewinn etc. 33.219 Frcs. 29 Cts., Vortrag aus dem Vorjahre 1,975.587 Frcs. 78 Cts. Ausgaben: 1,314.672 Frcs. 66 Cts., darunter für im Budget vorgesehene Zwecke 1,123.765 Frcs. 23 Cts., für Materialanschaffungen 145.227 Frcs. 24 Cts., sonach Ueberschuss: 1,314.672 Frcs. 66 Cts. Dieser Ueberschuss ist nachstehend angelegt: in vorübergehend erworbenen Papieren 647.651 Frcs. 85 Cts., bei der Creditanstalt in Wien 24.057 Frcs. 85 Cts., bei Barclay, Bevan & Comp. in London 294.067 Frcs. 13 Cts., bei P. Flûry-Herard in Paris 2628 Frcs. 66 Cts., bei der Bank von Italien in Rom 20.731 Frcs. 16 Cts., bei der Deutschen Bank in Berlin 42.095 Frcs. 66 Cts. und bei dem Galatzer Banquier Dall' Orso 100.888 Frcs., endlich als Erlag in den Cassen zu Sulina und Galatz 182.555 Frcs. 35 Cts. Sodann schritt die Commission zur endgiltigen Feststellung des Budget für das laufende Jahr. Hiebei wurden die Einnahmen einschliesslich des Vortrages aus den Vorjahren per 1,975.587 Frcs. auf 4,079.587 Frcs., die Ausgaben aber auf 3,963.635 Frcs., darunter 1,412.926 Frcs. im ordentlichen Erfordernisse und 2,550.709 Frcs. im ausserordentlichen Erfordernisse, festgesetzt, was einen Ueberschuss von 115.952 Frcs. erwarten lässt.

Nachdem die Commission sodann noch einige Angelegenheiten des laufenden Dienstes erledigt hatte, wurde die Session am 26. Mai geschlossen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Ausführung von Ergänzungsbauten in der Station Leneschitz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für Ergänzungsbauten in der Station Leneschitz der Linie Prag—Moldau für den 17. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [G.-I.-Z. 16.389.]

— (Ergänzungsbauten in der Station Schlan: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für Ergänzungsbauten in der Station Schlan der Linie Prag—Moldau für den 18. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [G.-I.-Z. 16.388.]

— (Ergänzungsbauten in der Station Chlumečau: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für Ergänzungsbauten in der Station Chlumečau der Linie Prag—Moldau für den 17. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [G.-I.-Z. 16.387.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Canalisirung und Wassereinführung in Prag-Bubna.) Das Project, betreffend die Verbindung der Bahnhofscloaken in Prag-Bubna mit der neuen städtischen Canalanlage und die Einführung der städtischen Flusswasserleitung in das Aufnahmsund Wohngebäude sammt Closetaufstellung in der genannten Station wurde zur Ausführung genehmigt. [20. August, Z. 20.442.]

— (Linie Kladno—Kralup: Strassenbrückenwaage in Brandeisl.) In der Station Brandeisl wird für Zwecke der Zakolaner Zuckerfabrik eine Strassenbrückenwaage aufgestellt. [29. August, Z. 44.307.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung von Handschranken in Zugschranken und Auflassung von Wächterposten: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Umgestaltungen der Handschranken in km 139·083 der Strecke Ungar.-Hradisch—Napagedl und in km 126·003 der Strecke Bisenz-Pisek—Ungar.-Hradisch in Zugschranken, sowie die Auflassung der Wächterposten Nr. 91 und 82 derselben Strecken für den 18. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 16.277.]

— (Verkehrsfiliale in Lundenburg.) Am nördlichen Ende der Station Lundenburg wird ein Verkehrsfilialgebäude errichtet, in welchem ausser den Räumen für Verkehrszwecke und der Lampisterie auch eine Kaserne für Verschieber untergebracht werden wird. [20. August, Z. 45.153.]

— (Wagenaufstellungsgeleise in Mähr.-Ostrau.) Am Vorbahnhofe in Mähr.-Ostrau wird für Zwecke der Ostrauer Mineralöl-Raffinerie ein Wagenaufstellungsgeleise hergestellt. [3. September, Z. 47.838.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Strassenbrückenwaage in Kunowitz-Louczka.) In der Station Kunowitz-Louczka wird für Zwecke der Zuckerfabriks-Actiengesellschaft Všetul eine Strassenbrückenwaage aufgestellt. [20. August, Z. 45.149.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung einer Schleppbahn und Reconstruction einer Desinfectionsanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Errichtung einer von der Station Bubna zum Viehmarkte und zum Centralschlachthause der Stadt Prag führenden Schleppbahn, sowie für die Reconstruction der bestehenden Desinfectionsanlage in der Station Bubna für den 19. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [G.-I.-Z. 16.649.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage in Ung.-Brod.) In der Station Ung.-Brod wird für Zwecke der Všetuler Zuckerfabrik eine Strassenbrückenwaage aufgestellt. [22. August, Z. 42.531.]

Localbahn Časlau-Zawratetz. (Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Časlau hat die politische Begehung des Projectes betreffend Herstellung einer Schleppbahn von der Station Časlau der Localbahn Časlau-Zawratetz auf den 15. September anberaumt. [13. September, G.-I.-Z. 17.142.]

Waldbahn des Louis Ortlieb von dessen Dampfsägewerk in Russ.-Moldawitza in die k. k. Forste von Ardzel. (Collaudirung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kimpolung hat die Localcommission, betreffend Collaudirung der von der Firma Louis Ortlieb gebauten schmalspurigen Waldbahn mit Dampfbetrieb von dem Sägewerke in Russ.-Moldawitza in die k. k. Forste von Ardzel auf den 18. September anberaumt. [12. September, G.-I.-Z. 16.908.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Nichtverwendung metallener Federhalter in den Telegraphen-Bureaux.) Da in letzterer Zeit wiederholt der Fall vorkam, dass durch das Auflegen von Aluminium-Federhaltern auf die auf den Telegraphentischen befindlichen Taster die Glocken- und Morse-Linien gestört wurden, so hat die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn die Verfügung getroffen, dass alle metallenen Federhalter aus den Telegraphen-Bureaux beseitigt und dort nur solche Federhalter verwendet werden, deren Stiel aus einem die Elektricität nicht leitenden Materiale besteht. [G.-I.-Z. 15.237.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Telephonische Verbindung der Halte- und Ladestelle Voitelsbrunn mit der Station Feldsberg.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat sich in Folge des gesteigerten Frachtenverkehres in der Halte- und Ladestelle Voitelsbrunn bestimmt gefunden, zur Erzielung eines raschen Wagenumsatzes die Herstellung einer telephonischen Verbindung dieser Halte- und Ladestelle mit der Aufsichtsstation Feldsberg durch Anschaltung von Telephon-Apparaten nach System Gattinger an die bestehende Glockensignallinie in das Auge zu fassen, und es sind diesbezüglich die nöthigen Einleitungen im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn bereits getroffen worden. Die k. k. General-Inspection nahm die hierüber erstattete Anzeige zur Kenntniss und genehmigte zugleich einen von der genannten Bahnverwaltung vorgelegten Entwurf einer allgemeinen Instruction für die Benützung der an bestehende Telegraphen- oder Signallinien stabil eingeschalteten Telephon-Einrichtungen zur Verbindung zwischen Stationen und den ihnen untergeordneten Halte- und Ladestellen.

[9. September, G.-I.-Z. 16.270.]

Ausweis über die im II. Quartal 1894 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Station: Panka (zwischen der Station Storożynetz und der Haltestelle Komarestie-Słobodzia der Strecke Hliboka—Berhometh)	15. April	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung für Personen und Gepäck erfolgt nach den bezüglichen Tarifen für die Bukowinaer Localbahnen (1. August 1893), jene für Güter auf Grund des Nachtrages II zum Localgütertarif Theil II, Heft 2, giltig vom 2. Mai 1894. Panka war bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eingerichtet.
	Haltestellen: Dumrowitz (zwischen den Stationen Goldenkron und Kruman der Strecke Budweis—Salnau)	1. Mai	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den reglementarischen Bestimmungen vom 1. Jänner 1893 und den Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.
	Glaselbremse (zwischen den Stationen Prebichl und Vordernberg Markt der Linie Eisenerz—Vordernberg)			Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Tarifen vom 1. December 1891 und nach den Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck für die Localbahn Gleisdorf—Weiz etc. Glaselbremse wurde vom 1. Mai 1894 an für das ganze Jahr eröffnet.
	Wolfsbach (zwischen den Stationen Saifnitz und Uggowitz der Linie Tarvis—Pontafel)	1. Juni		Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarif vom 1. Jänner 1893.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestellen: Lobzów (zwischen den Stationen Zabierzów und Krakau der Linie Wien—Krakau)	1. Mai	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarif der Hauptlinien vom 1. April 1891 und Nachtrag III zum Kilometerzeiger. In dieser Haltestelle werden Fahrkarten I.—III. Classe nach der Station Krakau ausgefolgt. In umgekehrter Richtung werden nach der Haltestelle Lobzów nur in der Station Krakau Fahrkarten ausgegeben.
	Gross-Kuntschitz (zwischen den Stationen Frankstadt a. R. und Friedland der Linie Kojetein—Bielitz)	15. Mai	Für den beschränkten Frachtgüterverkehr in ganzen Wagenladungen	Die Gebührenberechnung erfolgt im Sinne der Bestimmungen Post II im Nachtrag II zum Localgütertarif vom 1. Jänner 1893 für das Hauptbahnnetz zu den Frachtsätzen der nächst weiter gelegenen Station. Gr.-Kuntschitz war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.
Oesterr. Nordwestbahn und Süddnorddeutsche Verbindungsbahn	Haltestellen: Friedenau (zwischen den Stationen Přibislan-Schlappenz und Deutschbrod der Linie Wien—Tetschen)	1. Mai	Für den Personen- und Gepäcksverkehr im beschränkten Umfange	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Juni 1891.
	Minkwitz-Dörfel (zwischen den Stationen Friedland und Weigsdorf der Strecke Josefstadt—Seidenberg)			
	Goltsch-Jenikau Stadt (zwischen der Haltestelle Wlkanetsch und der Station Goltsch-Jenikau der Linie Wien—Tetschen)	1. Juni	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Haltestellen: Černa bei Bor (zwischen den Stationen Dašic und Pardubitz der Strecke Brünn—Pardubitz)	1. Mai	Für den Personenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des gesellschaftlichen Tarifes für Personen und Reisegepäck.
	Deutsch-Kopist (zwischen den Stationen Theresienstadt und Lobositz der Strecke Prag—Aussig)			

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Fahrordnungs - Aenderungen auf den östlichen Linien.) Vom 1. October an werden ausser den Zügen Nr. 1715 und 1716 in der Strecke Stryj—Skole noch die Züge Nr. 2857 und 2860 der Localbahn Hadikfalva-Radautz und der Zug Nr. 1661 in der Strecke Brody—Radziwillów ausser Verkehr gesetzt werden. An Stelle des Zuges Nr. 1661 wird der gemischte Zug Nr. 1653 vom 1. October an bis Radziwillów in Verkehr gesetzt werden.

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Abänderung der Normalstellung von Distanzsignalen.) Die zu beiden Seiten des in km 99·25 zwischen den Stationen Svijan-Podol und Turnau bestehenden Rübenladegeleises situirten Distanzsignale der Sicherungsanlagen standen bisher normal auf „Verbot der Fahrt“, daher bei jedem Zuge, gleichviel ob derselbe beim Ladegeleise anzuhalten hatte oder nicht, das der Fahrtrichtung entsprechende Signal auf „Erlaubte Fahrt“ umgestellt und nach Passirung des Zuges wieder in die Normalstellung gebracht werden musste, was nicht nur die Bedienungsarbeit vermehrte, sondern auch bei dem Umstande, als bei dem Verladegeleise kein Verkehrsorgan aufgestellt ist und alle Verrichtungen beim Weichensicherungsapparate blos durch einen Wächter vollführt werden müssen, leicht Störungen im Zugsverkehre zur Folge haben konnte. Die k. k. General-Inspection hat daher gestattet, die gedachten Distanzsignale normal auf „Erlaubte Fahrt“ zu stellen. [6. September, G.-I.-Z. 14.922.]

Werksbahnen des Teplitzer Walzwerkes und der Bessemerhütte. (Locomotivprüfung.) Am 17. Juli wurde in Teplitz die technisch-polizeiliche Prüfung der schmalspurigen Tender-Locomotive, Fabriksnummer 2866, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München im Jahre 1894 gebaut und für die Werksbahnen des Teplitzer Walzwerkes und der Bessemerhütte bestimmt ist, mit anstandslosem Ergebnisse durchgeführt. Die vorgenommene Kesselprobe ergab ein günstiges Resultat. Der Kessel der Tender-Locomotive liegt mittelst innenliegenden Rahmenbaues, welcher zugleich die Wände für die Wasserkästen bildet, auf zwei gekuppelten Achsen, wovon die zweite die Triebachse ist. Die Cylinder sind horizontal und liegen ebenso wie die nach System Stephenson gebaute Steuerung ausserhalb des Rahmenbaues. Die Abfederung wird mittelst dreier Blattfedern bewerkstelligt, wovon zwei Längsfedern und die eine Querfeder ist. Die Kesselarmatur ist vorhanden. Zur Verhinderung des Funkenfluges befindet sind in dem birnförmigen Rauchfange eine Rosette. Das zweite Räderpaar kann mittelst einer Hebelbremse gebremst werden. Vorne und rückwärts sind linealartige Bahnräumer angebracht. Die vorgenommenen Abmessungen ergaben eine Spurweite von 0·589 m, die Belastung der ersten Achse, sowie der zweiten Achse im Dienste je zwei Tonnen. Die Probefahrt wurde auf den Werksgeleisen mit wechselnden Geschwindigkeiten bis zu einer maximalen von circa 10 km per Stunde durchgeführt und ging die Maschine stets ruhig und sicher, so dass aus Sicherrücksichten kein Anstand obwaltet, dieselbe für den Materialtransport auf den genannten Werksbahnen zu verwenden. [Z. 50.004.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 31. August 1894, Z. 60.086, die im Sinne der bestehenden Normen seinerzeit mit Erlass vom 1. März 1894, Z. 12.293 (10.432), dem Einwohner von Monos-Petri, Béla Klobusiczky, auf die Dauer eines halben Jahres ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Pap-Tamási der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Ér-Mihályfalva der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Biharer Localbahnen abzweigende und diese über Pócsolay, Eszlár, Henczida, Gáborján und die Gemarkung der Gemeinde Berettyó-Ujfalu in der gleichnamigen Station mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvard—Brassó—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32, Vorconcession Post 2), bis Ende des Jahres verlängert.

Projectirte Localbahn Vulka-Pordány (Prodersdorf)—Pándorf (Parendorf). (Concessionswerbung.) Ein Consortium von Interessenten der Comitate Sopron (Oedenburg) und Moson (Wieselburg), an deren Spitze der fürstl. Eszterházy'sche Centraldirector, Advocat Dr. Josef Haller, und der städtische Rechtsconsulent von Kis-Márton (Eisenstadt), Mathias Laschober, stehen, hat den Bau einer von der Station Vulka-Pordány der Linie Györ (Raab)—Sopron—Ebenfurth abzweigenden und diese längs dem Ufer des Neusiedler See über Neszider (Neusiedl am See) in der Station Pándorf mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a/L. verbindenden normalspurigen Localbahn beschlossen.

Zsitvathalbahn. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 3. September fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungarischen Handelsministeriums Aladár von Lakatos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der den Betrieb übernehmenden kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Linie Nagy-Surány — Verebely— Aranyos-Maróth (Zsitvathalbahn) statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73, 105 und 107 ex 1893). Die Concessionäre dieser von der Station Nagy-Surány der Linie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden und, dem Laufe der Zsitva folgend, im Bereiche der Comitate Nyitra (Neutra) und Bars vorläufig bis Aranyos-Maróth führenden, mit einem Kostenanfwande von 1,480.000 fl. als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1881 innerhalb Jahresfrist erbauten, 42·5 km langen Linie sind Graf Stefan Keglevich, die Berliner Firma Sönderop & Co. und die Bauunternehmung Michael Palocsek, welch letztere den von der Commission entsprechend befundenen Bau ausführte. Nebst der gemeinsamen Station Nagy-Surány wurden Stationen errichtet in Zsitva-Födémes, Mánya, Verebely (zugleich Wasserstation), Zsitva-Ujfalu, Toszár und Aranyos-Maróth. Die vorgenannten Concessionäre dieser im Laufe der nächsten Tage dem öffentlichen Betriebe zu übergehenden Linie bewerben sich bereits um Fortsetzung derselben von deren Endstation Aranyos-Maróth aus über Kis-Tapolcsán bis Keresztur (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121 ex 1893, Vorconcession Post 1), von wo aus dieselbe Anschluss entweder an die Linie Érsekujvár (Neuhäusel)—Nagy-Surány — Nagy - Tapolczán — Nagy - Belicz (Neutrathalbahn) oder an die Linie Selmeczbánya (Schemnitz) — Garam - Berzencze und durch deren Vermittlung an die Hauptlinie Budapest—Hatvan—Garam-Berzencze—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen finden wird.

Projectirte Localbahn Eszterháza-Fertö Szt. Miklós—Boldogasszony. (Politisch-administratie Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung einer von der Station Eszterháza-Fertö Szt. Miklós der Eisenbahn Györ (Raab) - Sopron (Oedenburg) - Ebenfurth aus über Sarród, Pomogy, Valla und Szt. András bis Boldogasszony (Frauenkirchen, Comitat Wieselburg) projectirten Localbahn (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1893) für Ende September angeordnet. In einer zu Gunsten des Ausbaues der projectirten Localbahn abgehaltenen Generalversammlung der Interessenten der Comitate Sopron und Moson haben die Hirmer, Siegendorfer, Gross - Zinkendorfer und Petöházer Zuckerfabriken die Gewährung namhafter Subventionen beschlossen, wenn die projectirte Linie von Boldogasszony aus zum Anschlusse an die rechtsuferseitige Hauptlinie Budapest — Bruck a/L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen an einem geeigneten Punkte, eventuell bis Zurány, verlängert werden würde.

Ausland.

Grossbritannien. (Bahnergebnisse des Jahres 1893.) Nach dem das Jahr 1893 behandelnden Berichte des Londoner Handelsamtes über die Eisenbahnen Grossbritanniens besitzt dieses Bahnnetz eine Länge von 20.646 engl. Meilen oder 33.219 km. Für dieses Netz ist ein Capital von 1.090,898.830 £ gesetzlich zur Ausgabe berechtigt, wovon 784,704.683 £ auf Actien und 306,194.147 £ auf Obligationen und Anlehen entfallen. Der thatsächlich emittirte Betrag von Eisenbahnpapieren stellt sich im Vergleiche zum Vorjahre, wie folgt:

		1893	1892
Bahnlänge	Meilen	20.646	20.325
Stammactien	£	354,276.789	347,700.876
Garantirte Actien	„	101,948.317	100,906.005
Vorzugsactien	„	248,741.197	244,613.151
Anlehen	„	13,680.671	12,015.301
Obligationen	„	252,676.379	239,121.987
Summa	£	971,323.353	944,357.320

Von dem verausgabten Actiencapitale erlangten 53,565.000 £ keine Dividende. Im Uebrigen vertheilte sich die Dividendenzahlung des Actiencapitales in nachstehend angeführter Weise:

Dividende	1893	1892	Zu- od. Abnahme
	Pfund Sterling		
bis 1 Perc.	24,726.000	11,854.000	+ 12,872.000
„ 2 „	10,454.000	9,296.000	+ 1,159.000
„ 3 „	23,030.000	32,370.000	— 9,340.000
„ 4 „	78,064.000	52,657.000	+ 25,407.000
„ 5 „	50,731.000	61,694.000	— 10,963.000
„ 6 „	100,176.000	80,671.000	+ 19,505.000
„ 7 „	3,902.000	45,153.000	— 41,251.000
„ 8 „	192.000	2,068.000	— 1,876.000
„ 9 „	270.000	576.000	— 306.000
„ 10 „	1,331.000	1,526.000	— 195.000

Der Personenverkehr ist nahezu stationär geblieben, wie die folgenden Ziffern darthun:

	1893	1892
Beförderte Reisende 1. Classe .	30,049.000	30,602.000
„ „ 2. Classe .	59,990.000	61,848.000
„ „ 3. Classe .	783.138.000	771.985.000
Im Ganzen .	873.177.000	864.435.000
Saisonkarten .	1,575.000	1,613.000

Die bezüglichen Einnahmen sind:

	1893 Pfd. Sterl.	%	1892 Pfd. Sterl.	%
1. Classe	3,036.036	10·0	3,121.628	10·3
2. Classe	2,075.179	6·8	2,376.368	7·9
3. Classe	22,623.316	74·6	22,216.955	73·4
Saisonkarten	2,582.848	8·4	2,537.952	8·4
Summa . . .	30,317.379	100·0	30,252.903	100·0

Sowohl der allgemeine Güterverkehr, als auch insbesondere der Mineralverkehr, letzterer in Folge des durch 16 Wochen andauernden Kohlenausstandes, zeigen gegen das Vorjahr einen Rückgang, wie aus den nachstehenden Ziffern erhellt:

	1893	1892
	Tonnen	
Mineralverkehr	207,836.000	221,073.000
Sonstiger Güterverkehr	85,454.000	88,470.000
Im Ganzen .	293,290.000	309,543.000

Die Abwicklung des obbezeichneten Personen- und Güterverkehres erforderte folgende Leistungen in Zugmeilen:

	1893	1892
Im Personenverkehre	177,365.000	175,926.000
Im Güterverkehre	141,781.000	148,473.000
Im Ganzen, einschliesslich der gemischten Züge	322,847.000	327,814.000

Aus den vorgenannten Verkehren resultirten für die Eisenbahnen Grossbritanniens in den Jahren 1893 und 1892 folgende Einnahmen und Betriebsergebnisse:

	1893	1892
	Pfund Sterling	
Einnahmen aus dem Personenverkehre .	30,317.379	30,252.903
„ „ „ Gepäcksverkehre .	4,543.857	4,450 269
„ „ der Postbeförderung . .	988.213	959.644
„ „ dem allg. Güterverkehre	23,209.298	23,679.670
„ „ „ Viehverkehre . . .	1,364.686	1,341.366
„ „ „ Mineralverkehre .	16,420,743	17,845.462
Verschiedene Einnahmen	3,787.806	3,562.726
Gesammteinnahmen	80,631.982	82,092.040
„ per Meile	3.905	4.039
Gesammtausgaben	45,695.119	45,717.965
„ per Meile	2.213	2.249
„ in Percent d. Einnahmen	57	56
Reineinnahmen	34,936.863	36,374.075
„ per Meile	1.692	1.790
Verzinsung des Anlagecapitales . Perc.	3·60	3·85

Im Jahre 1873 stellte sich die Verzinsung des in den Bahnen investirten Capitales noch auf 4·59 pCt., welche Ziffer seither fast in stetigem Rückgange begriffen ist; im Jahre 1891 betrug die durchschnittliche Verzinsung des Bahncapitales noch 4·0 pCt. („Railway News.“)

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis zum 23. September.)

Adriatischer Dienst.

18. September, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.

19. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

20. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina“, Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

20. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän A. Persich, nach Venedig.

21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste“, Capitän A. Mocole, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

22. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.

23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän . . . . . ., nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

18. September um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter“, Capitän R. Mitis, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.

19. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea“, Capitän P. Berherovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.

21. „ um 1 Uhr Mittag: Dampfer „Thalia“, Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

22. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Maria Teresa“, Capitän C. Bellen, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. September, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Poseidon“ Capitän A. Fellner, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. October, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperator“, Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 14. September herausgegebene CXIV. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 662: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 8. September 1894, Z. 14.484/II, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Vorarlberg und den politischen Bezirken Imst und Landeck in Tirol nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 15. September herausgegebene CXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 663: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 11. September 1894, Z. 16.073, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern (Rinder, Schafe und Ziegen) aus dem politischen Bezirke Saybusch in Galizien nach Schlesien.

Nr. 664: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 10. September 1894, Z. 15.758, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Zucht- und Nutzvieh aus den politischen Bezirken Imst, Landeck und Bregenz in Tirol und Vorarlberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Zeitweilige Einstellung des Güterzugsverkehres zwischen Stationen der Linie Olmütz — Čellechowitz.

In Folge Auswechslung der zwischen den Stationen Olmütz-Hodolein und Olmütz-Neugasse der Linie Olmütz—Čellechowitz gelegenen Ueberfahrtsbrücke wird in der Zeit vom 17. bis incl. 20. September 1894 der Güterzugsverkehr zwischen den beiden genannten Stationen eingestellt.

Wien, am 13. September 1894. [699]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Anhanges zum Tarife Theil III, Heft 2.

Die in dem ab 1. September 1894 giltigen Anhange zum Tarife Theil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 enthaltenen Coursdifferenzen für die Stationen Batajnica, Beška, India, Karlócza, Ó-Pázna, Pétervárad, Uj-Pázna und Zimony werden mit 10. October 1894 aufgehoben.

Wien, am 13. September 1894. [700]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifes, Theil III, Heft 3, Ausnahmetarif für Getreidesendungen im Verkehre mit Stationen in Böhmen, Mähren und Schlesien.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1894 gelangt der Tarif-Theil III, Heft 3, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der k. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. pr. Böhmischen Westbahn, der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. pr. Mährisch-schlesischen Centralbahn, der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. pr. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft [exclusive der Linien Wien—Marchegg und Wien—Bruck a. d. L.], sowie der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen [Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien] einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) sammt Anhang, enthaltend Coursdifferenzen, zur Einführung.

Hiedurch treten theilweise Frachterhöhungen gegen die bisherigen Frachtsätze des Nachtrages 8/B zu Tarif-Theil III für den Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband vom 1. August 1887 ein, welcher sammt Anhang 1 und 2 mit 1. November 1894 aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Franc zu beziehen.

Wien, am 13. September 1894. [701]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Schliessung der Station „Köln-Nippes Hauptwerkstätte“ für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr.

Am 1. October 1894 wird die Station Köln-Nippes Hauptwerkstätte des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Köln (linksrh.) für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr geschlossen und die Station Köln-Nippes Neuer Bahnhof für den genannten Verkehr unter vorläufiger Anwendung der für die Station Köln-Nippes Hauptwerkstätte vorgesehenen Entfernungen und Tarifsätze eröffnet.

Für den Eilgutverkehr bleibt bis auf Weiteres die Station Köln-Nippes Hauptwerkstätte bestehen.

Wien, am 14. September 1894. [702]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife vom 1. November 1893.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1894 gelangt zu dem vom 1. November 1893 giltigen Tarife für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito zur Weiterbeförderung nach serbischen, bulgarischen, rumänischen und türkischen Schiffs- und Eisenbahn-Stationen der I. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Ausnahmetarife einen Ausnahmetarif Nr. 20 für Frachtgüter aller Art.

Insoweit durch den gegenwärtigen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November 1894 in Kraft.

Wien, am 15. September 1894. [703]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung von Nachträgen zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Sämereien, Kaolin, Bier, Möbeln aus gebogenem Holze, Graphit und Wolle und Wollabfällen.

Am 1. October 1894 treten in Kraft:

1. Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Sämereien vom 10. Februar 1889;
2. Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Kaolin etc. vom 1. Mai 1891;

3. Nachtrag IV zum Ausnahmetarif für Bier etc. vom 1. März 1892;
4. Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Möbel aus gebogenem Holze vom 1. Mai 1892;
5. Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Graphit, giltig vom 1. März 1893, und
6. Nachtrag II zum Ausnahmetarife für Wolle und Wollabfälle vom 1. September 1893.

Diese Nachträge behandeln lediglich die anlässlich der Einführung des Theiles II, Heft 7, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr (vergl. Nr. 104 vom 13. September d. J.) stattfindende Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen der kgl. Württembergischen und der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, sowie für Heidelberg M. N. B., Mannheim H. L. B., Mannheim Neckarvorstadt und Ludwigshafen a/Rh.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 15. September 1894. [704]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung des Gütertarifes, Theil II, Heft Nr. 7.

Mit Bezug auf die in Nummer 104 dieses Blattes vom 13. September 1894 enthaltene, die Einführung des vom 1. October 1894 giltigen Heftes 7 zu Theil II des Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Gütertarifes betreffende Kundmachung wird bekanntgegeben, dass Abdrücke des Anhanges zu dem genannten Gütertarifhefte bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen um den Preis von 1.20 Kronen für das Stück erhältlich sind, und dass gleichzeitig mit dem Tarifhefte ein Berichtigungsblatt ausgegeben wird, welches Aenderungen des Titelblattes und der Bestimmungen zum Ausnahmetarife Nr. 32 für die Beförderung von Gütern aller Art in Wagenladungen als Frachtgut enthält.

Wien, am 14. September 1894. [705]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Tiroler Güterverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes mit geändertem Titel.

Der Verbands-Gütertarif, Theil II, für den Berlin-Tiroler Güterverkehr vom 1. Juli 1890 sammt Nachtrag I und II wird mit 31. October 1894 gänzlich aufgehoben.

Als Ersatz gelangt mit Giltigkeit vom 1. November 1894 unter dem Titel: „Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband Verkehr mit Oesterreich)“ der Theil II, Heft 1a, für den Verkehr zwischen Berlin, Anhalt - Dresdener Bahnhof und Tempelhof, Rangirbahnhof, Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirkes Erfurt, sowie Berlin, Centralmarkthalle, Station des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits über Kufstein-Probstzella, ferner ein Anhang, enthaltend Coursdifferenzen, zur Einführung.

Der Preis des Tarifheftes 1a, in welchem directe Frachtsätze für den Classenguttarif, ferner für die Ausnahmetarife Nr. 1 (Lebensmittel als Eilgut), Nr. 2 (Obst, frisches und getrocknetes, sowie Pflaumenmus), Nr. 3 (Wein) und Nr. 4 (Gemüse) enthalten sind, beträgt 20 Kreuzer ö. W. = 40 Heller. Der Anhang wird unentgeltlich abgegeben.

Wien, am 15. September 1894. [706]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. October 1894 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke untereinander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.	Anmerkung
Bodenbach—Prag	404	
Prag—Bodenbach	403	
Střebichovic-Vinařic—Kralup	2412, 2414	
Kralup—Střebichovic-Vinařic	2411, 2413	
Kralup—Prag	424	
Prag—Kralup	407, 409	
Prag—Pardubitz	302	
Pardubitz—Prag	301	
Pardubitz—Chotzen	308	
Chotzen—Pardubitz	307	
Chotzen—Halbstadt	921	
Halbstadt—Chotzen	922	
Böhmisch-Trübau—Brünn	222, 224	
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223	
Brünn—Grussbach-Schönau	128	
Grussbach-Schönau—Brünn	127	
Grussbach-Schönau—Wien	104	
Wien—Grussbach-Schönau	103	
Mistelbach—Wien	108, 110, 112, 122	nur bis inclusive 14. October
Wien—Mistelbach	107, 109, 111, 121	nur bis inclusive 14. October
Stadlau—Wien	124	vom 15. October an nur an Wochentagen
Stadlau—Wien	126	nur bis inclusive 14. October
Wien—Stadlau	125	nur bis inclusive 14. October
Wien—Marchegg	121	
Marchegg—Wien	104	
Wien—Bruck a/L. - Oest. - ungar. St.E.G.	121	
Bruck a/L.-Oest.-ungar. St.E.G.—Wien	108	
Hohenstadt—Olmütz	808	
Brünn—Segen Gottes	632	
Segen Gottes—Brünn	631	

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ung. - Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter“ des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter“ berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, im September 1894. [707]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Eilgut-Auf- und Abgabe in den Haltestellen Bystritz und Wendrin.

Vom 1. October 1894 ab werden die zwischen den Stationen Jablunkau und Trzynietz gelegenen Haltestellen Bystritz und Wendrin für den Eilgut-Auf- und Abgabedienst eingerichtet.

Die Frachtberechnung für diese Stationen wird auf Grund der factischen Kilometer-Entfernungen zu den im Local-Gütertarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn für Eilgüter enthaltenen Einheitssätzen und Manipulationsgebühren und mit Hinzurechnung der Transportsteuer für die ungarischen Linien erfolgen.

Budapest, am 7. September 1894. [708]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen.

Einführung directer Fahrkarten von Okřiško nach Leipzig.

Ab 1. October 1894 gelangen in der Station Okřiško directe Personenzugs-Fahrkarten III. Classe nach Leipzig über Tetschen—Riesa oder Meissen—Leisnig zum Preise von Mk. 13·80 zur Ausgabe.

Wien, am 7. September 1894. [709]

Oesterr. Nordwestbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Flachs- und Hanftarif vom 1/13. April 1893. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Geltung vom 19. September (1. October 1894 alten) neuen Stils wird der I. Nachtrag zu dem obgenannten Tarif zur Einführung gelangen. Dieser Nachtrag enthält Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen, Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, Erhöhung von Frachtsätzen und Berichtigungen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Aufnahme einer neuen Station in den Ausnahmetarif Nr. 11 für Roherze und Schlacken.) Mit Wirksamkeit vom 10. September 1894 wurde die Station Langenbruck im Verkehre mit der Station Rosenberg in den Ausnahmetarif Nr. 11 für Roherze und Schlacken aufgenommen. Es ist daher auf Seite 364 des Heftes C nachzutragen:

Langenbruck—Rosenberg 0·123 Mk. für 100 kg.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N.-O.-B.), vom 1. September 1891. (Einführung von neuen Frachtsätzen.) Mit Wirksamkeit vom 15. September 1894 sind für die Beförderung von Gütern aller Art in Wagenladungen von 5000 kg und 10.000 kg nachstehende Frachtsätze in Kraft getreten:

Arlen—Rielasingen von oder nach	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Bamberg	372	327
Fürth	327	286
Hof	458	403

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wir geben hiemit bekannt, dass wir die nachfolgenden **Altmaterialien**, als: Altes Schieneneisen, Metalle, Maculaturpapier, Kautschukabfälle, Leinenwaarenabfälle, Bruchglas, im Offertwege zu verkaufen beabsichtigen, und zwar:

I. Gruppe.
Diverse alte Eisengattungen.

circa 90.000 kg altes Schieneneisen, Brerovaer,
„ 170.000 „ „ „ aus den übrigen Werken,
„ 1.380 „ alten Bessemerstahl,
„ 6.090 „ „ geraden Federgussstahl,
„ 3.030 „ „ Gussstahl,
„ 270 „ „ Feilenstahl,
„ 210.000 „ „ Schienenstahl,
„ 710 „ „ Werkzeugstahl,
„ 14.640 „ „ Spiralfederstahl
„ 970 „ altes Weissblech,
„ 6.100 „ „ Plattenblech,
„ 10.150 „ „ Eisenblech,
„ 44.990 „ alte Stahlspäne,
„ 13.560 „ „ schmiedeiserne Späne,
„ 4.320 „ „ gusseiserne Späne,
„ 30.030 „ „ unbrauchbare Bessemerstahl-Tyres,
„ 3.700 „ „ Gussstahl-Tyres,
„ 150 „ „ unbrauchbare Radsterne,
„ 20.000 „ „ Vollachsen aus Bessemerstahl,
„ 28.260 „ altes unbrauchbares, unverbranntes Schmiedeisen,
„ 3.560 „ „ unbrauchbares, verbranntes Schmiedeisen,
„ 69.870 „ „ unverbranntes Gusseisen,
„ 18.600 „ „ verbranntes Gusseisen,
„ 130 „ alten Eisendraht,
„ 24.220 „ alte brauchbare Laschen, (diverse),
„ 14.290 „ „ „ Unterlagsplatten (Stoss).

II. Gruppe.
Alte Metalle.

circa 3.200 kg reine Rothgussspäne,
„ 3.120 „ gemischte Rothgussspäne,
„ 1.300 „ altes Zink,
„ 6.000 „ „ Kupfer,
„ 4.000 „ „ Messing,

III. Gruppe.
Diverse Altmaterialien.

circa 250 kg Cement-Leinwandabfälle,
„ 10 „ Lodenabfälle,
„ 190 „ Baumwollwaarenabfälle,
„ 150 „ getheerte Leinwandabfälle,
„ 2160 „ Kautschukabfälle mit Einlage,
„ 100 „ „ ohne Leinwandeinlage,
„ 100 „ Hanfwaarenabfälle,
„ 30 „ Pelzwaarenabfälle,
„ 110 „ alte Hanfseile,
„ 2400 „ Bruchglas.

Das Offert kann entweder auf die gesammten Materialien aller drei Gruppen oder auf die gesammten Materialien jeder einzelnen Gruppe gestellt werden, und ist das diesbezügliche, mit einem 50 kr.-Stempel zu versehende Offert, gesiegelt und am Couvert mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 21.599/1985 A II 1894“,

bis längstens 15. October l. J. bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valeriegasse Nr. 11) einzureichen.

Im Offerte ist die Erklärung abzugeben, dass Offerent bis 15. November l. J. im Worte bleibt.

Dem Offerte sind die unterschriftlich anerkannten Verkaufsbedingnisse beizuschliessen, und ist gleichzeitig mit dem Offerte bei unserer hiesigen Hauptcassa in Budapest ein Vadium zu erlegen, welches mindestens 5 pCt. des auf Grund der offerirten Preise zu berechnenden Kaufbetrages ausmachen soll.

Verspätet eingelangte oder Offerte ohne Vadium und endlich solche Offerte, welche nicht den Bedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offertformular und die Verkaufsbedingnisse können bei unserer Materialanschaffung (Budapest, Marie Valeriegasse Nr. 11) gegen Erlag von 30 kr. bezogen werden.

Schliesslich bemerken wir noch, dass sämmtliche ausgeschriebene Altmaterial-Quantitäten nur approximativ angeführt sind, und dass der grössere Theil dieser Quantitäten schon vorräthig ist, während der Rest sich bis zum Schlusse des laufenden Jahres ansammeln wird.

Budapest, am 1. September 1894.

Die Direction.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1564	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1890	46·0 kr.	41·2 kr.	4·8 kr.	Im Kartirungswege		
1565	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Schönfeld Karbitz Mariaschein Teplitz Ullersdorf Dux und Dux-Ladowitz Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.) Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kuttowitz Wohontsch Bilin (k.k.St.B.)	Kornitz k.k.St.B.	Einhaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Bestimmungen. Instradirung über St.E.G. Aussig—Triebitz	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 57·8 58·0 58·4 59·1 60·2 61·0 61·4 62·4 62·7 62·9 61·4 61·0 61·8		Im Kartirungswege		Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
1566	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Radotin	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. 2. 90 Percent des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes von Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik), bezw. Schönpriesen per Bahn oder Schiff nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif, Theil II—Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juli 1894	60·0 kr. ö. W.	44·6 kr. ö. W.	15·4 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend, über den Transport bis Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen; ferner bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Schiffsconnossements, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, über den Transport ab Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen. Diese Documente dürfen keinen Refactiestempel tragen und müssen bis längstens Ende Jänner 1896 vorgelegt werden	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Nestomitz (Zuckerfabrik) u. Schönpriesen			Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keinen directen Frachtsätze	47·6 kr. ö. W.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1567	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker aller Art	Mähr.-Ostrau Prerau Troppau	Volksgarten	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. October 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif, Theil II — Heft 5 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1892	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 134 151 141		Im Kartirungswege		
1568	Böhmischen Nordbahn		Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Kralup transit	Mĕšic	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Abladen durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	8·6 kr.	6·6 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1895	
1569	Böhmischen Nordbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Hadern der Classe B	Iglau k.k.St.B.	Vysočan B.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe B giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	54·7 kr.	48·0 kr.	6·7 kr.	Im Kartirungswege		
1570	Oesterr. Nordwestbahn		Feldsand (in vollen Wagenladungen)	Kolin	Deutschbrod	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.	22·8 kr.	19·5 kr.	3·3 kr.	Im Kartirungswege		
1571	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Obst, frisches, der Position O—1 und Kastanien, edle (Maronen), laut Position K—12 des Tarif-Theiles I	Stationen der Strecke Brixen—Ala	Prag (B.W.B.) Prag-Bubna (B.E.B.) Prag-Sandthor (B.E.B.) Prag-Smichow (B.E.B.) Prag K.F.J.B. (k.k.ö.St.B.)	Der Bestimmungen des Tarifes für den Böhm.-Tiroler Eisenbahn-Verband. Rücksichtlich des Artikels Obst, frisches, findet die Begünstigung für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, rücksichtlich des Artikels Kastanien, edle (Maronen), sowohl für Quantitäten unter 5000 kg als auch für Quantitäten von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen Anwendung	Vom 25. September bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Tarif, Theil II für den Böhm.-Tiroler Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. Jänner 1894	Verschieden	Frachtsätze der Wagenladungs-Classe A—1	Verschieden	Im Kartirungswege		

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 107. Wien, 20. September 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Muszyna-Krynica der k. k. Staatsbahnlinie Tarnów—Orló nach Krynica.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Reichsrathsabgeordneten Dr. Carl Lewakowski in Lemberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Muszyna-Krynica der k. k. Staatsbahnlinie Tarnów—Orló nach Krynica im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 8. September 1894. Z. 44.034.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den die geänderten Artikel 6 und 51 enthaltenden Anhang zu den Statuten der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft genehmigt.

Wien, am 11. September 1894. — Z. 23.162. H.-M.-Z. 50.098.

Aus den Entscheidungen des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien.

Ein Verkehrsbeamter (Stationschef) ist nicht berechtigt, mit den Parteien rechtsgiltige Vereinbarungen bezüglich der Frachtgebühren zu treffen, welche von den kundgemachten Tarifen abweichen.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 22. Juni 1894.)

In dem Tarife Theil I, gemeinsame Bestimmungen, giltig vom 1. Jänner 1893, wurde unter III e bestimmt, dass die Frachtsätze für gewisse im Specialtarife 2 angeführte Sendungen mit ermässigtem Frachtsatze, z. B. für Hölzer, nur bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens Anwendung finden.

Die Firma J. & J. K. bestellte am 29. März 1893 in der Station U. einen Waggon mit einem Ladegewichte von 10.000 kg, um Hölzer zu befördern. Da gerade kein solcher Waggon in der Station war, dagegen ein solcher mit einem Ladegewichte von 12.000 kg, so erklärte der dortige Bahnstationschef gegenüber der Firma, sie solle diesen Waggon, damit er nicht leer von der Station abgehen müsse, statt des gewünschten mit 10.000 kg benützen, und er werde die Fracht so berechnen, als ob in der That ein Waggon im Ladegewichte von 10.000 kg verwendet worden wäre. Ueber Zureden des besagten Bahnbeamten verlud die klägerische Firma nicht 10.000 kg, sondern 11.700 kg, und dies deshalb, weil der Firma von dem Beamten die Zusicherung gegeben wurde, dass ihr die Fracht nach dem wirklichen Gewichte und nicht nach Massgabe der oben erwähnten Bestimmungen des Tarifes berechnet werde. In der That wurde die Frachtgebühr in der Aufgabsstation demgemäss berechnet, jedoch in Folge Revision die Frachtgebühr nach dem Absatze B III, Punkt d und e, des Tariftheiles I, gemeinsame Bestimmungen, richtig gestellt und der Betrag von 2 fl. 61 kr. von dem Empfänger nachträglich eingehoben, der seinen Anspruch auf Rückersatz des angeblich zu viel eingehobenen Betrages an die Klagsfirma cedirte.

Da die Staatseisenbahn-Gesellschaft diese Gebühr nicht zurückerstatten wollte, brachte die Firma J. & J. K. beim Bagatellgerichte in Handelssachen in Wien eine Klage ein.

Mit Urtheil vom 22. Juni 1894, Z. 43.944, wies das Bagatellgericht in Handelssachen die klägerische Firma ab, und zwar mit folgender Begründung:

Nach Ansicht der Kläger ist der Betrag von 2 fl. 61 kr. mit Rücksicht auf die mit dem Verkehrsbeamten in U. getroffene Vereinbarung eine unberechtigte Mehrgebühr.

Die geklagte Bahn wendet dem gegenüber ein, dass 1. der fragliche Bahnbeamte zu einer solchen Vereinbarung nicht berechtigt ist, und 2. dass ein Rückersatz nach § 61 des Betriebsreglements nur in dem Falle stattfindet, wenn die Gebühr auf dem Frachtbriefe zu viel berechnet und von der Partei bei der Ablieferung der Fracht oder gleich bei Aufgabe des Frachtgutes gezahlt wird, aber nicht in dem vorliegenden Falle, wo die Gebühr in Folge Revision und lange nach Ablieferung des Gutes von der Bahn richtiggestellt und eingehoben wurde.

Was nun die Berechtigung des fraglichen Bahnbeamten betrifft, so muss im Allgemeinen ausgesprochen werden, dass ein Stationschef als solcher nicht berechtigt ist, Vereinbarungen bezüglich der Frachtgebühr zu treffen, welche den publicirten und genehmigten Tarifen nicht entsprechen. Das geht schon 1. aus den Bestimmungen des § 61 Betr.-Regl. hervor, wonach die Bahn berechtigt ist, die durch unrichtige Anwendung des Tarifes zu wenig eingehobenen Frachtgebühren nachträglich von der Partei zu verlangen, was sonst nicht zulässig wäre, wenn ein solcher Beamter berechtigt wäre, die Gebühr ohne Rücksicht auf den Tarif festzustellen oder zu vereinbaren; 2. auch aus dem Umstande, weil es sonst in die Hand eines einzelnen Beamten gegeben wäre, durch solche Vereinbarungen einzelnen Parteien Begünstigungen zuzugestehen, welche sich als streng verpönte geheime Refactien und besondere Begünstigung einzelner Parteien gegenüber anderen Personen, namentlich Concurrenten, herausstellen. Es ist nun Sache des Gerichtes, zu untersuchen, ob durch die besagte Vereinbarung der damals giltige Tarif alterirt wird oder nicht. Insoferne der Stationschef in U. der klägerischen Firma über deren Begehren, einen Waggon mit 10.000 kg Ladegewicht beizustellen, einen Waggon mit grösserem Ladegewichte mit dem Bemerken beistellte, dass er einen Waggon, wie den bestellten, nicht zur Verfügung habe und statt dessen den vorhandenen zur Beförderung der aufgegebenen Fracht benützen wolle, als ob er nur ein solcher von 10·000 kg Ladegewicht wäre, hat derselbe nach Ansicht des Gerichtes eine Verfügung getroffen, bezw. einen Vertrag geschlossen, welcher den Tarif nicht tangirt, denn es ist nicht Sache der Parteien, zu untersuchen, wie die Beförderung des Frachtgutes von der Bahn wirklich ausgeführt wird. Wenn der Stationschef die Fracht von 10.000 kg annahm und auf einen Waggon verlud, bezw. zu verladen gestattete, welcher ein höheres Ladegewicht hatte, und der betreffenden Partei erklärte, dass er diesen Waggon so betrachte, als ob ein Waggon mit 10.000 beigestellt sei, so kann dies den Aufgeber nicht kümmern, denn es ist Sache der Bahnorgane, die Beförderung so auszuführen, wie es ihnen am zweckmässigsten erscheint, und es steht der Partei nicht zu, sich in die inneren Verkehrsverhältnisse einzumischen. Auch hat der Stationschef, wo es sich um die Benützung und Eintheilung der Betriebsmittel handelt, welche ihm zur Verfügung stehen, durchaus innerhalb seines Wirkungskreises gehandelt. In dem vorliegenden Falle hat aber der Stationschef auch die weitere Vereinbarung mit der Klägerin getroffen, dass ein Gewicht über 10.000 kg auf diesen Waggon verladen und trotzdem nicht die Tarifbestimmung vom 1. Jänner 1893, Abs. B III, Punkt d und e, angewendet werden soll. Durch die Mehrverladung haben die Kläger ihr ursprüngliches Begehren, einen Waggon von 10.000 kg zu benützen, aufgegeben, und es wurde sonach durch diese Verladung die vereinbarte Fiction, als ob ein 10.000 kg-Waggon beigestellt wäre, verlassen.

Ist dies nun festgestellt, so ist es nach dem allgemein aufgestellten und begründeten Satze, dass ein Verkehrsbeamter zur Vereinbarung entgegen den Tarifen nicht berechtigt sei, klar, dass der Stationschef in U. zu der Vereinbarung, dass er die 11.700 kg nach dem wirklichen Gewichte und nicht nach dem Tarife berechnen werde, nicht berechtigt und daher die Bahn allerdings berechtigt gewesen, den auf die tarifarische Gebühr fehlenden Betrag nachträglich einzuheben.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Melnik-Mšeno. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 28. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Victor Vavra und Dr. Gustav Pöschl, Stadtrath in Melnik, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Melnik nach Mšeno sammt einem Flügel von Lhotka nach Střednic und einer Verbindungslinie zum Elbe-Umschlagsplatze in Melnik im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere bezüglich der Strecke von km 17 bis 20 der Projectslinie zu erheben sein, ob nicht unter gleichzeitiger Verschiebung der Station Nebužel gegen km 17 und Entfall der projectirten Haltestelle Živonin die bisher schleifenartige Führung der Bahn vermieden werden kann, bezw. ob der berührten geänderten Trasseführung erhebliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.
[H.-M.-Z. 44.122.]

Wiener Stadtbahn. (Wienthallinie: Strecke Gumpendorfer Schlachthaus — Schikanedersteg: Stationscommission und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Stationscommission und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Wiener Stadtbahn für die Strecke Gumpendorfer Schlachthaus—Schikanedersteg (km 7·241—9·512) der Wienthallinie für den 22. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. v. Friebeis betraut.
[G.-I.-Z. 15.645.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Podwołoczyska: Entwässerung einer Terrainrutschung: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Entwässerung einer Terrainrutschung bei km 327·3/5 der Strecke Przemysl—Lemberg für den 21. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Julian Pazmanski betraut.
[G.-I.-Z. 16.161.]

— (Linie Nussdorf—Kaiser-Ebersdorf: Herstellung eines Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für ein vom Rangirbahnhofe Brigittenau der Linie Nussdorf—Kaiser-Ebersdorf abzweigendes und stromabwärts entlang des Donauufers führendes Schleppgeleise zum Baumaterialienlager der Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger für den 20. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 17.286.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Locomotivremise in Teschen.) In der Station Teschen wird eine Locomotivremise hergestellt. [13. Juni, Z. 31.536.]

— (Wächterhäuser in Trzynietz.) Für die Herstellung von zwei Doppelwächterhäusern in der Station Trzynietz wurde der Bauconsens ertheilt. [16. Juni, Z. 32.033.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn - Betriebsreglement. (Enquête in Angelegenheit der Modificirung einzelner Punkte desselben [2. Fortsetzung, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 und 72].) Eine der am meisten angegriffenen Bestimmungen des Betriebsreglements, d. i. „Tarifplus" und „Verjährung", gab Veranlassung zu längeren Debatten, an welchen sich zumeist die in die Commission berufenen Juristen betheiligten.

Die Interessenten wünschen nämlich, dass für das Tarifplus die Verjährung anstatt auf ein Jahr auf drei Jahre festgesetzt werde, oder dass, ohne die Verjährungszeit zu tangiren, die Reclamations-Einreichung unterbrechende Wirkung haben solle. — Der Referent, Ministerial-Secretär Dr. Mándy, gibt ausführlich die Genesis dieser Frage bekannt: das Handelsgesetz enthalte keine Bestimmung über die Verjährung von Frachtdifferenzen. In der richterlichen Praxis werden nach dem Privatrecht 32 Jahre als Verjährung angenommen, aber dies sei für die Eisenbahnen unleidlich.

Das Berner Uebereinkommen habe endlich einheitliche Rechtsnormen fixirt und dessen Inarticulirung gab dem Handelsminister das Recht, die bezüglichen Principien des Handelsgesetzes und des subsidiären Theiles des Privatrechtes zu ändern. Da es sowohl im Interesse der Eisenbahnen, wie des Publicums nothwendig ist, diesen Massnahmen einen festen Rahmen zu geben, scheint es am zweckmässigsten, im Wege einer Ergänzungsbestimmung entweder die Verjährungsfrist zu verlängern oder deren Unterbrechung auf Grund eines Privatvertrages zu sichern. Die österr. Enquête hat in letztgenannter Richtung Feststellungen zu Stande gebracht. Er wendet sich insbesondere an die rechtskundigen Mitglieder der Enquête und fragt, ob dieser Weg juristisch möglich ist, ob er geeignet ist, die Rechtscomplicationen zu eliminiren und die langwierigen und kostspieligen Processe zu vermeiden. Er beschreibt die diesbezüglichen Rechtszustände anderer Staaten, welche in Folge der Berner Convention festgestellt wurden.

Das Resultat der auf Basis dieses Antrages gepflogenen eingehenden Erörterung der Frage war, dass über Antrag des Vorsitzenden die Commission sich im gleichen Sinne aussprach, wie die österreichische Enquête. Es wäre sonach im Betriebsreglement oder in den Nachtragsbeschlüssen zu diesem auszusprechen, dass in die einjährige Verjährungsfrist die Frist von der schriftlichen Einreichung der Reclamation bis zur Einhändigung der ersten meritorischen Erledigung nicht eingerechnet wird. Weiter wurde ausgesprochen, dass zum Zwecke der Reclamation auch die von der Eisenbahn authenticirten Frachtbrief-Copien verwendet werden können; bei der Auszahlung sind jedoch die Original-Frachtbriefe vorzuzeigen. Alle übrigen auf diesen Punkt bezüglichen Wünsche fanden bei der Enquête keine Berücksichtigung.

Die Enquête gab weiter folgenden Wünschen ihre Zustimmung:

Zu § 61. Bei Rückerstattung des frankirten Gebührenplus möge die Eisenbahn nicht Anderes fordern, als das Aufgabsrecepisse oder das Duplicat des Frachtbriefes.

Zu § 68. In den Verständigungen über mit Einbekenntniss des Transportinteresses aufgegebene Waaren möge dieser Umstand (das Einbekennen des Interesses) erwähnt werden.

Zu § 70. Die Eisenbahn ist verpflichtet, davon zu verständigen, wenn sie die Waare irgend einem Zollamte oder öffentlichen Lagerhaus in beschädigtem Zustande übergibt.

Zu § 71. Das auf Grund des § 71 (verlorene oder beschädigte Waaren) über den Thatbestand aufzunehmende Protokoll ist in Copie den interessirten Parteien auszufolgen.

Zu § 90. Es wird gestattet, dass, wenn innerhalb des Zeitraumes von sieben Tagen die Anmeldung von Ansprüchen wegen verspäteter Expedition erfolgt, die einschlägigen Documente innerhalb 14 Tage eingereicht werden. (Bisher innerhalb sieben Tage.)

Der § 64, einer der wichtigsten Punkte des Betriebsreglements, gab sodann Veranlassung zu umfangreicher Discussion. Dieser Paragraph umschreibt nämlich das Verfügungsrecht, betreffend die aufgegebene Waare, sonach hinsichtlich der wesentlichsten Frage, in welcher die Interessen der Aufgeber und der verfrachtenden Eisenbahn einander am meisten widersprechen. Im ersten Punkte dieses Paragraphen, welcher besagt, dass „ausschliesslich der Aufgeber das Recht hat zu verfügen, dass die Waare auf der Aufgabsstation zurückgegeben, während der Fahrt aufgehalten oder einem Anderen als dem im Frachtbriefe bezeichneten Unternehmer am Bestimmungsorte oder an einer Zwischenstation ausgefolgt werde", äusserten die Interessenten den Wunsch, es möge auch die nachträgliche Verfügung gestattet werden, dass die Sendung nach einer über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder auf einer von irgend einer Zwischenstation abzweigenden Linie liegenden Station transportirt oder schliesslich nach der Aufgabsstation zurückgeführt werde.

Referent Mándy erörtert im Sinne der Berner Convention die Modalität der Ausführung des nachträglichen Bestimmungsrechtes, für welche das Betriebsreglement selbst im Wege eines neuen Vertrages die Möglichkeit bietet. Er schildert die Vereinbarung der österreichischen Enquête und die der Directoren-Conferenz, welche er zur Annahme empfiehlt.

Nach eingehender Debatte, an der gleichfalls zumeist Juristen theilnahmen, und nach Kenntnissnahme der Erklärung des Vorstandes des Rechtsbureau der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Dr. Barcs, „es sei bezüglich der gegenseitigen Annahme der Frachtbriefe ein Reciprocitätsverfahren zwischen den beiderseitigen Reichshälften zu Stande gekommen", acceptirte die Commission die österreichischen Vereinbarungen, welche die Bestimmungen des Betriebsreglements einigermassen lindern.

[Schluss folgt.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 2. bis zum 8. Juli.)

Adriatischer Dienst.

3. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

4. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

5. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

6. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Peraeto, Risano und Perzagno.

7. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

8. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

3. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ceres", Capitän E. Mecozzi, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khioe. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tscheemè und Rhodus.

4. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Selene", Capitän L. Barichievich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.

6. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän G. Mattiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

7. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Saturno", Capitän G. Verona, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna, und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juli, zu Mittag: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „. . . . . . ." Capitän . . . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Juli 1894.) Im Monate Juli werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Juli
Fiume	Bari, Palermo, Noapel, Porto Manrizio, Genna[2]) Marseille	„Jókai"	4
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genua[2]), Marseille	„Arpád"	5
„	Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genna[2]), Marseille	„Marguerite"	11
„	Syracns, Malta[1]), Syracns, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola"	12
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Marseille	„Szápáry"	12
„	Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genua[2]) Marseille	„Tisza"	18
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Porto Manrizio, Nizza, Marseille	„Bnda"	19
„	Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genna,[2]) Marseille	„Tibor"	25
„	Syracns, Malta[1]), Syracns, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola"	26
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Adria"	26
Fiume	Gibraltar[3]), London	„Mátyás Király"	5—15
„	Hnll, Newcastle o/T	„Mourino"	5—15
„	Liverpool	„Tarifa" (Cnnard L.)	5—15
„	Rotterdam, Hambnrg	„Hermann"	5—15
Fiume, Triest	Tanger[3]), Pernambnco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Stefánia"	15
Fiume	Liverpool	„Athenian"	10—20
„	New-York	„Bolivia" (Anchor Line)	15—25
„	London	„Winestead"	15—25
Fiume, Triest	Barcelona[5])	„Matlekovits"	25
Fiume	Roueu	„Szent László"	21—31
„	Algier[3]), Glasgow	„Báthori"	21—31
„	Liverpool	„Atlas" (Cnnard L.)	21—31
„	Antwerpen	„Kálman Király"	21—31
„	Bordeaux	„Zichy"	25/VII—5/VIII
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	Triest, Finme	„Carola"	2
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	„ „	„Tisza"	3
Marseille, Genna, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Finme, Triest	„Bnda"	7
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Triest, Finme	„Tibor"	10
Marseille, Genna, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Finme, Triest	„Adria"	14
Malta, Syracns, Catania, Messina, Bari	Triest, Fiume	„Carola"	16
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	„ „	„Jókai"	17
Marseille, Genna, Livorno, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Finme, Triest	„Arpád"	21
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Triest, Finme	„Margnerite"	24
Marseille, Genna, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Finme, Triest	„Szápáry"	28
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	Triest, Fiume	„Carola"	30
Marseille, Genna, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	„ „	„Tisza"	31
Liverpool	Finme, Triest	„Atlas" (Cunard Liue)	1—10
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Petőfi"	1—10
London	„ „	„Rákóczy"	1—10
Hull, Newcastle o/T.	„ „	„Palermo"	10—20
Liverpool	„ „	„Alsatian"	10—20
Antwerpen	„ „	„Zrinyi"	15—25
Ronen	„ „	„Andrássy"	15—25
Glasgow	„ „	„Deák"	21—31
London	„ „	„Durham"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo" (Cunard Line)	21—31
Ronen	Triest, Fiume	„Széchenyi"	21—31
Bordeaux	„ „	„Baross"	21—31

[1]) Directe Fahrkarten nnd Ladescheine mit unmittelharer Umschiffnng in Malta nach Tnnis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Snsa nnd den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Directe Ladescheine mit nnmittelbarer Umschiffung in Genna nach Montevideo, Buenos-Ayres nnd Rosario.

[3]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier oder Gibraltar oder Tanger angemeldet wnrden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu nnterlassen.

[4]) Bedingnngsweise Berührnng.

[5]) Der Dampfer wird ansser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventnell Cadix, anlanfen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Ausknüfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** I., Zelinkagasse 2 — **Budapest,** Franz Josof-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Prag-Duxer Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 5. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Wilhelm Graf Castell-Rüdenhausen und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirath Camill Hoffmeister, die 22. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Prag-Duxer Eisenhahn abgehalten. Bei derselhen waren 45 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 28.483 Actien mit 1993 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht und die Jahresrechnungen pro 1893 wurden nach längerer Debatte genehmigend zur Kenntniss genommen und wurde dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, von dem pro 1893 ausgewieseneu Bilanzüherschusse im Betrage von 354.710 fl. 6½ kr. als vierpercentige Verzinsung für die Prioritätsactien 199.860 fl., dann als Dividende von 2 fl. 50 kr. per Stammactie 135.000 fl. zu vertheilen, dem Verwaltungsrathe die von der vorjährigen Generalveisammlung zuerkannte Vergütung von 7000 fl flüssig zu machen und den Restbetrag von 12.850 fl. 6½ kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Als die pro 1894 dem Verwaltungsrathe zu leistende Vergütung wurde neuerdings der Betrag von 7000 fl. festgesetzt. In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder Dr. Wilhelm Graf Castell-Rüdenhausen, Dr. Heinrich Feitis und Dr. Edmund Weissel wieder- und an Stelle des verstorbenen Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Carl Leopold Ritter von Klaudy der Actionär Dr. Adalheit Salz neu gewählt. In den Revisionsausschuss wurden die Herren Julius Hezner, Dr. S. Pokorny und Dr. Carl Marek und als Ersatzmänner die Herren Hugo Marcus, Dr. Ritter von Bělsky und Gustav Fritz gewählt. Als letzter Punkt der Tagesordnung wurde der von einem Actionär eingebrachte Antrag zum Beschlusse erhoben, wonach der Verwaltungsrath beauftragt wurde, mit allem Nachdruck bei der Staatsverwaltung vorstellig zu werden, dass dieselhe den Umtausch der Stamm- und Prioritätsactien der Gesellschaft gegen vierpercentige abzugsfreie Staatsschuldverschreibungen veranlasse.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 28. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Adolf Graf Dubsky und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k Bezirkshauptmann Carl Janka, die 23. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn abgehalten. Bei derselhen waren 20 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 21.686 Actien mit 1080 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss pro 1893 wurde nach längerer Debatte zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueher den Antrag des letzteren wurde beschlossen, von dem pro 1893 ausgewiesenen Bilanzüherschusse von 124.773 fl. 21 kr. eine fünfpercentige Dividende im Gesammtbetrage von 102.000 fl. an die Actionäre auszubezahlen und den erübrigenden Betrag von 22.773 fl. 21 kr. auf neue Rechnung zu übertragen. Hierauf heschloss die Versammlung, den Werth der Präsenzmarken für die Theilnahme an den Verwaltungsraths-Sitzungen pro 1894 mit 20 fl. festzusetzen und dem Verwaltungsrathe ausserdem einen Betrag von 6000 fl. für das laufende Geschäftsjahr zur Verfügung zu stellen. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Adolf Graf Dubsky und Director Moriz Bauer wurden wiedergewählt; dagegen wurde die durch die Resignation des Directors Emil Holländer erledigte Verwaltungsrathsstelle einstweilen nicht besetzt. Nach der hierauf vorgenommenen Wahl der Herren Carl Schlossmann, Dr. Franz von Vivenot und Dr. Robert Mauthner, sowie der Ersatzmänner Dr. Moriz Katz, J. W. Peschka und Johann Jilek in den Revisionsausschuss, wurde die Generalversammlung geschlossen.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Schleppbahn in Čakowitz.) Das Project für die mit Rücksicht auf die Einführung des Lokomotivbetriebes anstatt des bisherigen animalischen Betriebes zu ändernde Einmündung der Schleppbahn zur Zuckerfabrik der Firma Schöller & Co. in der Station Čakowitz, sowie die Erweiterung der Schleppbahnanlage im Territorium der Fabrik in Gross-Čakowitz wurde zur Ausführung genehmigt. [8. August, Z. 43.194.]

— (Linie Bakov—Turnau: Geleisevermehrung in Svijan-Podol.) In der Station Svijan-Podol wurde eine Geleisevermehrung vorgenommen. [13. September, Z. 49.480.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linien Wien—Tetschen und Chlumetz—Parschnitz: Aufstellung eines Kasernengebäudes in Skuč und eines Bahnerhaltungsmagazins in Chlumetz.) In Folge der Verlegung der Haltestelle Hetzmannsdorf-Wullersdorf wird das daselbst entbehrlich gewordene Warteraumgebäude und der Güterschuppen abgetragen und der Warteraumtheil in der Station Skuč der Linie Wien—Tetschen als Kasernengebäude für die Stationsarbeiter, der Güterschuppentheil hingegen in der Station Chlumetz der Linie Chlumetz—Parschnitz als Bahnerhaltungsmagazin aufgestellt. [21. August, Z. 45.290.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linien Pardubitz—Liebau und Josefstadt—Seidenberg: Diverse bauliche Herstellungen in mehreren Stationen.) Für die nachstehenden baulichen Herstellungen wurde die Bewilligung ertheilt: Linie Pardubitz—Liebau: Station Rossitz: Verdichtung eines Theiles der Stationseinfriedung, Verlängerung des Schotterbettes zwischen den Geleisen II, III und IV; Station Opatowitz: Aufstellung von drei Ständerlaternen; Station Königgrätz: Vermehrung der Ständerlaternen um sieben Stück; Station Josefstadt-Jaroměř: Gepflasterter Strassenübergang, Versetzen von Randsteinen. Linie Josefstadt—Seidenberg: Station Weiss-Třemeschna: Verlängerung des Schotterperrons und Aufstellung von zwei neuen Ständerlaternen; Station Mastig: Neuer Schotterperron und Aufstellung einer Laterne; Station Altpaka: Neuer Schotterperron. [27. August, Z. 41.468.]

Zittau-Reichenberger Bahn im Betriebe der General-Direction der königl. Sächsischen Staatsbahnen. (Güterschuppen in Grottau.) In der Station Grottau wird für Zwecke des Adolf Müller ein Güterschuppen hergestellt. [22. August, Z. 45.289.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linien Wien—Bodenbach und Pořičan—Nimburg: Brückenwaage in Pořičan und Sadska.) In der Station Pořičan der Linie Wien—Bodenbach und in der Station Sadska der Linie Pořičan—Nimburg wird für Zwecke der Čerhenicer Zuckerfabrik je eine transportable Brückenwaage aufgestellt. [12. September, Z. 48.901.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Vergrösserung der Geleiseanlagen in der Station Ung.-Brod.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 24. August durchgeführten politischen Begehung wurde für die Vergrösserung der Geleiseanlage in der Station Ung.-Brod der Bauconsens ertheilt. [6. September, Z. 47.741.]

— (Strassenbrückenwaage in Nezdenitz.) In der Station Nezdenitz wird für Zwecke der A. & M. Baltazzi'schen Zuckerfabrik in Napagedl eine Strassenbrückenwaage aufgestellt. [4. September, Z. 47.839.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Milchverkaufshütte in Meidling.) Zwischen den Häusern Nr. 11 und 13 der Dammgasse in Meidling wird eine Milchverkaufshütte aufgestellt. [3. September, Z. 47.760.]

— (Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Puntigam.) In der Station Puntigam wird das Aufnahmsgebäude behufs Herstellung von Beamtenwohnungen entsprechend adaptirt und ein besonderer Wartesaaltract an dasselbe angebaut. [25. August, Z. 46.259.]

Localbahn Monfalcone-Cervignano. (Brückenprojecte.) Die vorgelegten Mauerwerkspläne und Detailprojecte für die Eisenconstructionen der Objecte in km 11·800 und 12·719 der Localbahn Monfalcone-Cervignano wurden genehmigt. [4. September, H.-M.-Z. 47.500.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe vom V. Bezirke Budapests nach Rákos-Palota. (Politisch-administrative Begehung.) Am 10. September fand unter Führung des Sectionsrathes Stettina des kgl. ungarischen Handelsministeriums die politisch-administrative Begehung der von der Firma Ganz & Comp. im Vereine mit der Ungarischen Bank für Industrie und Handel vom V. Bezirke Budapests (Leopoldstadt) aus über Uj-Pest bis Rákos-Palota projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42, 37 und 92) statt. Der Commission waren, nebst den Vertretern der interessirten Staats-, Comitats- und Communal-Behörden und der Projectanten, auch jene der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, deren Geleise von der projectirten Bahn theilweise übersetzt werden, und der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe, als präsumtiver Anschlussbahn, beigezogen. Nachdem bezüglich dieses projectirten Anschlusses ein Uebereinkommen zwischen den Vertretern der beiden Unternehmungen vorläufig nicht erzielt werden konnte und insbesondere die Frage des in Aussicht genommenen Frachtenverkehres auf der projectirten neuen Linie auf von der Stadtbahn-Gesellschaft geltend gemachte, statutarisch motivirte Hindernisse stiess, musste bis zur Ausarbeitung eines neuen Entwurfes eine diesbezügliche Ergänzungs-Begehung angeordnet werden, und konnte nur der im Bereiche des Extravillans gelegene Theil der projectirten Linie begangen werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung neuer Züge anlässlich der Kaiser-Manöver im Nógráder Comitate.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass aus Anlass der im Nógráder Comitate im Laufe dieses Monates stattfindenden grossen Manöver ausser den auf der Párkány—Esztergom-Nána—Balassa-Gyarmater Strecke fahrplanmässig verkehrenden Zügen zwei neue Züge Nr. 4203 und 4204 mit Anschluss an die zwischen Budapest und Wien verkehrenden Züge vom 15. d. bis inclusive 21. d. in Verkehr gesetzt würden. Zug Nr. 4203 von Balassa-Gyarmat ab 11 Uhr 8 Minuten Vormittags, Párkány—Nána an 2 Uhr 40 Minuten Nachmittags; Zug Nr. 4204 Párkány—Nána ab 12 Uhr 45 Minuten Nachmittags, Balassa-Gyarmat an 4 Uhr 24 Minuten Nachmittags. Ausserdem erleidet der fahrplanmässige Zug Nr. 4214 insoferne eine Aenderung, als derselbe in Balassa-Gyarmat anstatt um 1 Uhr 9 Minuten schon um 12 Uhr 58 Minuten anlangt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Monate Juli.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Juli beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 13 Entgleisungen und 15 Zusammenstösse in Stationen und 206 sonstige meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 216 Personen zu Schaden gekommen, sowie 31 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 103 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 1 getödtet und 8 verletzt, und zwar entfallen: die Tödtung auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, eine Verletzung auf die grossherzoglich Oberhessischen Staatseisenbahnen, je zwei Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Altona und auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, je eine Verletzung auf die grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M. und in Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 19 getödtet und 152 verletzt, von Postbeamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 19 getödtet und 16 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Bahnarbeiter getödtet und 51 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35.300·32 km Betriebslänge und 1,020,577.722 geförderten Achskilometern) 234 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen,

auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2299·05 km Betriebslänge und 33,190.663 geförderten Achskilometern) 12 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Braunschweigischen Landeseisenbahn, auf der Alt-Damm—Kolberger Eisenbahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Württemberg. (Eisenbahn- und Schiffahrts-Ergebnisse im Rechnungsjahre 1892/93.) Dem Verwaltungsberichte der kgl. Württembergischen Verkehrsanstalten für das Rechnungsjahr 1892/93 (1. April 1892 bis 31. März 1893) entnehmen wir die nachstehenden, die Eisenbahnen und Bodensee-Dampfschiffahrt betreffenden Daten: Die kgl. Württembergischen Staatsbahnen besassen am Ende des Gegenstandsjahres eine Gesammtlänge von 1679·63 km gegen 1647·67 km im Vorjahre. Davon entfielen auf Hauptbahnen 1559·51 km, auf vollspurige Nebenbahnen 105·01 km, auf schmalspurige Nebenbahnen 15·11 Kilometer. Auf württembergischem Staatsgebiete waren 1502·01 Kilometer, auf badischem 99·77 km, auf preussischem 69·72 km und auf bayerischem 8·13 km gelegen. Von badischen Bahnen lagen 24·17 km auf württembergischen Gebiete. Der Fahrpark der Württembergischen Staatsbahnen bestand aus 415 Locomotiven, 363 Tendern, 1085 Personenwagen und 6775 Lastwagen. Befördert wurden im Gegenstandsjahre 19,189.684 Personen (im Vorjahre 17,592.078) und 5,658.615 t Güter (im Vorjahre 5,399.330 t). Von den beförderten Passagieren benützten 0·40 Procent die I., 6·95 pCt. die II. und 90·59 pCt. die III. Wagenclasse; 2·06 pCt. betrug die Anzahl der beförderten Militärpersonen. Von den transportirten Gütern entfielen 0·66 pCt. auf Eilgüter, 8·82 pCt. auf Stückgüter, 78·02 pCt. auf Wagenladungsgüter, 0·26 pCt. auf Militärgut, 2·93 pCt. auf Vieh und 9·31 pCt. auf Dienstgüter. Der Eisenbahnbetrieb ergab eine Gesammteinnahme von 37,680.531 Mk. (1891/92 36,219.190 Mk.), welcher eine Gesammtausgabe von 24,958.433 Mk. (1891/92 24,841.748 Mk.) gegenübersteht. Der Reinertrag belief sich sonach auf 12,722.098 Mk. (gegen 11,377.442 Mk. im Vorjahre), wovon 12,705.565 Mk. (gegen 11,394.186 Mk. im Vorjahre) zur baaren Ablieferung an die Staatshauptcassa gelangten. Im Vergleiche mit den Ergebnissen des Vorjahres stellen sich sonach im Jahre 1892/93 der Reinertrag um 1,344.656 Mk. und die baare Ablieferung um 1,311.379 Mk. höher. Das Anlagecapital der im Eigenthume des württembergischen Staates befindlichen Bahnen im Jahresdurchschnitte von 499,142.743 Mk. hat sich durch den reinen Ueberschuss mit 2·55 pCt. (gegen 2·33 pCt. im Vorjahre) verzinst. — Die Betriebsmittel der Württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrt bestanden aus 8 Dampfbooten, 1 Dampfbarkasse, 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajectkähnen, mit welchen in 4136 Fahrten 166.477 km (gegen das Vorjahr 78 Fahrten, bezw. 4816 km weniger) zurückgelegt und 210.383 Personen (+ 13.740), 170·78 t Gepäck und 50.764 t Güter (— 9607 t) befördert wurden. Die Einnahmen aus der Bodensee-Dampfschiffahrt betrugen 285.711 Mk., die Ausgaben 284.161 Mk. Der Reinertrag belief sich sonach auf 1550 Mk. (im Vorjahre 24.439 Mk. Ausfall), der kgl. Staatshauptcassa wurden 2154 Mk. abgeliefert. Das Anlagecapital per 1,281.302 Mark verzinste sich mit 0·17 pCt.

Schiffahrt.

Europäische Donau-Commission. (Programm der Herbstsession 1894.) Auf der Tagesordnung der diesjährigen Herbstsession der Europäischen Donau-Commission, deren Zusammentritt vorläufig für den 24. October in Aussicht genommen ist, stehen folgende Gegenstände: Einrichtung des telephonischen Dienstes zwischen den Bureaux des Chefs der Flusslootsen in Galatz und seines Agenten in Braila; Installirung der Commission in ihrem neuen Administrationsgebäude; Ankauf eines gleichzeitig als Eisbrecher verwendbaren Schleppdampfers; Herstellung eines Schwimmdockes in Sulina; Einführung der Verpflichtung aller Schiffe von mehr als 800 Registertonnen zur Führung eines Dampfsteuers; Revision des Schiffahrts-Gebührentarifes für die Donaumündungen; Organisation des neuen Epidemiespitales; Ernennungen, Beförderungen und sonstige Veränderungen im Personale der Commission, Zuerkennung von Quadriennalzulagen an einzelne Bedienstete der Commission; Bericht der Ingenieure; Darstellung der finanziellen Lage der Commission; Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 1895.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schluss der Postschiffahrten auf der Strecke Passau—Linz—Wien—Budapest.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die bestehenden Postschiffahrten auf der Strecke Passau—Linz—Wien—Budapest heuer wie folgt geschlossen:

Passau—Linz: Letzte Fahrt in beiden Richtungen am 19. September.

Wien—Linz: Letzte Bergfahrt von Wien am 27. September, letzte Thalfahrt von Linz am 29. September.

Wien—Budapest: Letzte Bergfahrt von Budapest am 28. September, letzte Thalfahrt von Wien am 30. September.

Wien—Pressburger Personenfahrten: Abfahrt von Wien (Weissgärber) nach Pressburg täglich um 4 Uhr Nachmittags; letzte Thalfahrt am 21. October; Abfahrt von Pressburg nach Wien täglich 6 Uhr Früh, letzte Bergfahrt am 22. October.

— (Localfahrten Engelhartszell—Linz—Grein, Melk—Stein—Krems.) Die täglichen Local-Schiffahrten zwischen Krems—Stein—Grein, laut Sommer-Fahrplan vom 6. Mai 1894, werden mit 19. September geschlossen. Die letzten Fahrten werden demnach am 19. September stattfinden.

Ab 21. September bis auf Weiteres, längstens bis Ende October, tritt für die Localschiffstrecke Engelhartszell—Linz—Grein, am 20. September, gleichfalls längstens bis Ende October, für die Localschiffstrecke Melk—Stein—Krems ein neuer geänderter Fahrplan in Kraft.

Ab Engelhartszell wird nämlich jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um 7 Uhr Früh ein Localschiff nach Grein abgehen. Die Ankunft daselbst erfolgt um 4 Uhr 10 Minuten Nachmittags. Die Abfahrt ab Grein erfolgt jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 6 Uhr Früh, die Ankunft in Engelhartszell um 7 Uhr 40 Minuten Abends.

Täglich, mit Ausnahme von Freitag, fährt das Localschiff ab Spitz nach Krems um 7 Uhr 10 Minuten Früh, ab Melk nach Krems um 4 Uhr 10 Minuten Nachmittags; ab Krems erfolgt die Abfahrt nach Melk um 9 Uhr 40 Minuten Vormittags, ab Krems nach Spitz um 6 Uhr Abends.

Speciell am 23. September verkehrt anlässlich des Wien—Kremser Bahn-Vergnügungszuges das Localschiff schon um 8 Uhr 40 Minuten Vormittags von Krems bis Melk unter Berührung aller Zwischenstationen. Die Thalfahrt ab Melk findet für diesen Tag um 6 Uhr 5 Minuten Abends bis Krems, ferner die Bergfahrt von Krems nach Spitz um 7 Uhr 55 Minuten Abends statt.

Befahrung von Nebenflüssen in Ungarn mit Dampfern. (Beseitigung der Schiffahrtshindernisse und Flussregulirungs-Arbeiten.) Im Interesse der Ermöglichung des Dampferverkehres im Bereiche der Maros werden derzeit partielle Regulirungsarbeiten vorgenommen, welche mit Rücksichtnahme auf die bereits beschlossene spätere allgemeine Regulirung des Flussgebietes sich vorläufig auf Beseitigung solcher localer Hindernisse beschränken, welche die Befahrung des Flusses mit Dampfbooten hindernd beeinflussen könnten. Nachdem die vor Kurzem am Bégacanale in Cours gesetzten seicht gehenden Dampfer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70 und 76) sich sehr gut bewähren, werden nun auch mit derartig flach gebauten Schiffen Versuche auf der Maros, und zwar zwischen Szegedin und Arad, vorgenommen werden, deren Verkehr sich selbst auf die Temes bis Temesvár und die Körös bis Gyoma erstrecken wird. Im Zusammenhange mit dem im Alföld und dem Banate theils bereits bestehenden und in steter Entwicklung begriffenen Canalnetze werden dem Eisenbahnnetze zugute kommende Saugadern geschaffen und derart der Zweck der Entwässerung mit jenem der Nutzbarmachung der Binnenwässer in nutzbarer Weise vereint.

Schiffahrtsunternehmung der kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Temporäre Einstellung der Schiffahrt zwischen Bosnisch-Rácsa und Mitrovicza.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Verkehr der Schiffe ihrer Schiffahrtsunternehmung im Bereiche der Savestrecke Bosnisch-Rácsa—Mitrovicza in Folge niederen Wasserstandes vom 12. September an bis auf Weiteres eingestellt wurde, daher im Verkehre mit der Station Bosnisch-Rácsa weder Personen-, noch Frachten- und Eilgut-Aufnahme stattfindet. Der Schiffsverkehr zwischen Schabatz und Mitrovicza hingegen ist bisher noch offen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung des II. Nachtrages.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1894 an gelangt der II. Nachtrag zum Tarife vom 1. August 1891 für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen (Directionsbezirke Elberfeld, Köln [links- und rechtsrheinisch] und Frankfurt a/M.) einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits über Aschaffenburg, und der Nachtrag I zur Antheile-Uebersicht zu dem genannten Tarife zur Einführung.

Wien, am 19. September 1894. [710]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Dentschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96. / TETSCHEN a/d. Elbe.	NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.

Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1572	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Zuckerrübenabfälle	Jenčovic	Lužec	oder vice versa. 4000 Tonnen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende Mai 1895	Anhang zu den Localgütertarifen Theil II, Heft 3 und 4 vom 1. Jänner 1894	5·0 kr.	4·5 kr.	0·5 kr.	Im Rückvergütungswege	a) Bei Rübe: Orig.-Frachtbr., an den Reclamanten als Empfänger lautend. b) Bei Rübenschnitten, Rübenschnitzabfällen und Zuckerrübenabfällen: Duplicat-Frachtbriefe, an den Reclamanten als Versender lautend. Obige Frachtdocumente sind längstens bis Ende August 1895 in Vorlage zu bringen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
1573	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gebrannter Kalk u. Kalksteine	Bilin (A.T.E.) und k. k. österr. Staatsbahnen	den in dem Ausnahmetarif 13 aufgenommenen sächsischen Stationen (oder vice versa)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 25. September 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1894	Sächsisch-Oesterr. u. Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandstarif	Bestehen keine directen Sätze	Die zur Zeit für den Verkehr mit Schwaz-Kuttowitz bestehenden Frachtsätze		Im Kartirungswege		
1574	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gebrannten Kalk und Kalksteine	Bilin Leitmeritz Cižkowitz Lobositz Dux Mariaschein Schwaz-Kuttowitz Settenz Teplitz Ullersdorf Dux-Liptitz Kosten Rosenthal-Graupen Teplitz-Waldthor	Coswig und Kötzschenbroda (und vice versa)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief	Vom 25. September 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Sächsisch-Oesterr. und Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandstarif	Bestehen keine directen Sätze	Pfge. 50 50 48 45 50 46 50 48 47 50 48 45 42 45		Im Kartirungswege		
1575	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Chamottesteine und Chamottemörtel	Aussig	Lobositz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	9·2 kr.	7·2 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1576	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 h	Langenau (B.N.B.) oder vice versa	Langenhennersdorf Noseen Pirna Rochsburg	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der im Ausnahmetarif 6 a u. 6 b des Sächsisch-Oesterr. Verbandstarifes enthaltenen besonderen Bestimmungen	Vom 1. October 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Verbands-Gütertarif	Besteht kein directer Frachtsatz	Pfge. Ausnahmetarif 6 a / 6 b 46 / 44 67 / 54 42 / 40 89 / 71		Im Kartirungswege		
1577	St.E.G.	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Die für gedörrtes Obst und Pflaumenmus nach dem westlichen Auslande in dem Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums vom 6. Jänner 1894, Nr. 2, sub Posit. 54, publicirte Begünstigung findet bei Erfüllung aller daran geknüpften Bedingungen auch auf solche Sendungen von gedörrtem Obst und Pflaumenmus Anwendung, welche vom 3. Tage nach erfolgter Publication bis Ende d. J. von denselben Aufgabsstationen nach dem Gebiete des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes befördert werden, ohne dass diese letzteren Transporte jedoch in das stipulirte Minimalquantum eingerechnet werden.											
1578	Südbahn-Gesellschaft		Cichorienwurzeln, gedörrte	Wien (Matzleinsdorf) Grammat-Neusiedl	Laibach S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf-, bezw. Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 140 137	Heller 124 124	Heller 16 13	Im Kartirungswege		
1579	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Holzstoff der Classe C (Position H—29 laut Tarif-Theil I)	Freiheit-Johannisbad	Kleinskal	Auflieferung eines Minimal-Quantums von 1200 (zwölfhundert) Tonnen. Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	31·4 kr. (inclusive Portozuschlag der S.N.D.V.B.)	27·4 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als alleinigen Aufgeber lautenden, ämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe. Die Rückvergütungsansprüche sind mittelst detaillirter Rechnungen längstens bis Ende Februar 1896 geltend zu machen	
1580	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C	Wostroměř	Chlumetz	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B.	10·5	5·4	5·1	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für den Chlumetzer Bezirksausschuss bestimmt, resp. an denselben adressirt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1581	Böhmischen Commercial-bahnen		Rübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle und Saturationsschlamm	Sadova-Dobalic	Königgrätz	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1895	Localtarif	Gulden pro Wagen ohne Unterschied des Ladegewichtes: 7·6	7	0·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
					Königgrätz-Plotišt				7·2	7	0·2			
					Všestar				5·2	5	0·2			
				oder vice versa										
1582	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Königlich ungarischen Staatseisenbahnen	Zuckerrüben	Malaczka	Dürnkrut	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	21 kr.	16 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird zugleich der im Verordnungs-Blatte Nr. 2 ex 1894, sub Post 93, für denselben Artikel und die gleiche Relation publicirte Frachtsatz von 19 kr. pro 100 kg aufgehoben

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 103 ex 1894, sub Position 1541, aufgenommenen Publication sind die Worte „und Pflaumenmus" zu streichen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 108. Wien, 22. September 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. September 1894, womit für den Monat October 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat October 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 24 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Verordnung der Ministerien des Handels und der Finanzen vom 20. August 1894,*) betreffend die Abänderung einer Bestimmung der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, über die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen.

Die Bestimmung des ersten Absatzes des § 12 der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, wonach die Besteller von mindestens 1000 Stück von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei hergestellten Frachtbriefen, welche ihren Namen oder ihre Firma und Adresse an der für die Unterschrift des Absenders bestimmten Stelle anbringen lassen, eine Provision von $1^1/_2$ Procent der Stempelgebühr geniessen, tritt mit dem 15. September 1894 ausser Kraft.

Hiedurch wird jedoch die nach dem zweiten Absatze des bezogenen § 12 den Bahnverwaltungen rücksichtlich der zum Verschleisse übernommenen Frachtbriefe zukommende Provision von $1^1/_2$ Procent der Stempelgebühr, dann die den übrigen Verschleissern zugesicherte Verschleissprovision nicht berührt.

Wurmbrand m. p. **Plener** m. p.

Anmerkung.

Gleichzeitig treten die in der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, anhangsweise beigeschlossenen Preistarife der von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei hergestellten gestempelten Eisenbahn-Frachtbriefe für den internationalen und für den internen Verkehr, sowie die Zusammenstellung der Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen Frachtbriefen gestattet ist, ausser Kraft und haben an deren Stelle vom 16. September 1894 angefangen die nachfolgenden Anlagen zu gelten.

*) Enthalten in dem am 14. September 1894 ausgegebenen LXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 188.

Preistarif A der gestempelten Eisenbahn-Frachtbriefe für den internationalen Verkehr.

Postnummer	Stück	Gattung	Preis fl.	Preis kr.	Anmerkung
I	1	Frachtbrief für Fracht- oder Eilgut ohne Firma	—	01	
	1000	Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut ohne Firma	9	—	
II	1000	a) Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut mit Firma und Adresse des Absenders, einfachem Collizeichen	11	—	Einfache Collizeichen, z. B. **AE.**, **BD.**, **STE.** etc.
		b) dto. mit Zusätzen laut angeschlossenen Verzeichnisses . . .	12	—	
III	1000	a) Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut mit Firma, Adresse, beliebigem Collizeichen	12	—	Beliebige Collizeichen, z. B. [Zeichen] RE
		b) dto. mit Zusätzen wie Post Nr. II b	13	—	
IV		Für Adressen oder sonstige (einfache) zulässige Zusätze auf der Rückseite der Frachtbriefe werden per 1000 Stück 50 kr. mehr, als bei den Posten II b und III b angegeben, berechnet.			
V		Bei Bestellungen unter 1000 Stück Frachtbriefen Einer Sorte mit Firma wird für den Beidruck derselben 2 fl. mehr berechnet; es würden also beispielsweise 500 Frachtbriefe Nr. II a 7 fl. 50 kr., II b 8 fl. — kr. 500 Frachtbriefe Nr. III a 8 fl. — kr., III b 8 fl. 50 kr. kosten. **Bestellungen auf weniger als 500 Stück Einer Sorte mit Firma werden nicht angenommen.**			
		Die Stempelgebühr von 2 kr., respective 10 kr. per Frachtbrief nebst Duplicat ist separat zu entrichten.			

Obige Preise verstehen sich für Frachtbriefe mit ein- oder zweisprachigem Texte.

Den Bestellungen von Frachtbriefen mit Firma, welche durch Vermittlung der Verschleissstellen oder direct an die Direction der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien franco zu senden sind, ist ein Musterfrachtbrief mit Angabe der gewünschten Zusätze und der für die verlangte Anzahl entfallende Geldbetrag beizulegen.

Frachtbriefe ohne Firmadruck werden von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei **nicht** geliefert und sind beim nächstgelegenen Stempelmagazine, Steuer- oder Postamte zu beziehen.

Preistarif B der gestempelten Eisenbahn-Frachtbriefe für den internen Verkehr.

Postnummer	Stück	Gattung	Preis fl.	Preis kr.	Anmerkung
I	1	Frachtbrief für Fracht- oder Eilgut ohne Firma	—	1/2	
	1000	Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut ohne Firma	4	50	
II	1000	a) Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut mit Firma und Adresse des Absenders, einfachem Collizeichen	5	50	Einfache Collizeichen, z. B. **AE.**, **BD.**, **STE.** etc.
		b) dto. mit Zusätzen laut angeschlossenen Verzeichnisses . . .	6	—	
III	1000	a) Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut mit Firma, Adresse, beliebigem Collizeichen	6	—	Beliebige Collizeichen, z. B. [Zeichen] [Zeichen] RE
		b) dto. mit Zusätzen wie Punkt II b	6	50	

Postnummer	Stück	Gattung	Preis fl.	Preis kr.	Anmerkung
IV		Für Adressen oder sonstige (einfache) zulässige Zusätze auf der Rückseite der Frachtbriefe werden per 1000 Stück 50 kr. mehr, als bei den Posten II b und III b angegeben, berechnet. Für complicirte Titel oder Tabellen wird ausserdem noch eine Satzvergütung von 1 fl. in Aufrechnung gebracht.			
V		Bei Bestellungen unter 1000 Stück Frachtbriefen Einer Sorte mit Firma wird für den Beidruck derselben 1 fl. mehr berechnet; es würden also beispielsweise 500 Frachtbriefe Nr. II a 3 fl. 75 kr., bezw. II b 4 fl. — kr. 500 Frachtbriefe Nr. III a 4 fl. — kr., bezw. III b 4 fl. 25 kr. kosten. **Bestellungen auf weniger als 500 Stück Einer Sorte mit Firma werden nicht angenommen.**			
		Die Stempelgebühr von 1 kr., respective 5 kr. per Frachtbrief ist separat zu entrichten.			

Obige Preise verstehen sich für Frachtbriefe mit ein- oder zweisprachigem Texte.

Den Bestellungen von Frachtbriefen mit Firma, welche durch Vermittlung der Verschleissstellen oder direct an die Direction der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien franco zu senden sind, ist ein Musterfrachtbrief mit Angabe der gewünschten Zusätze und der für die verlangte Anzahl entfallende Geldbetrag beizulegen.

Frachtbriefe ohne Firmadruck werden von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei **nicht** geliefert und sind beim nächstgelegenen Stempelmagazine, Steuer- oder Postamte zu beziehen.

Anmerkung. Die Zusammenstellung der Vermerke und Erklärungen, deren Andruck auf den internen und internationalen Frachtbriefen gestattet ist, wurde bereits in Nr. 38 (Seite 685) des Verordnungs-Blattes veröffentlicht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Salzburg-Bürmoos-Lamprechtshausen. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, hinsichtlich des von dem beh. autor. Civilingenieur Alexander Werner in Salzburg vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Salzburg über das Bürmoos nach Lamprechtshausen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird die im Projecte in zwei Varianten vorliegende Führung der Linie in ihrer Endstrecke, sowie die Lage der Station Lamprechtshausen mit Rücksicht auf eine spätere Fortsetzung der Bahn in der Richtung gegen Braunau zu erörtern sein. [H.-M.-Z. 45.587.]

Localbahn von der Station Königinhof zur Stadt Königinhof. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung des Projectes für eine Flügelbahn von der Station Königinhof zur Stadt Königinhof auf den 22. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [17. September, H.-M.-Z. 48.633.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Podgórze-Plaszow — Lemberg: Herstellung einer Ufersicherung und Anlage einer Saugleitung: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Ufersicherung am Skawa-Flusse in km 96·5/6 der Strecke Saybusch—Neu-Sandec und für die Anlage einer Saugleitung für die Wasserstation in Jordanow für den 25. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Carl Fetter betraut. [G.-I.-Z. 17.135.]

— (Linie Wien — Eger: Geleiseanlage und Krahnaufstellung in Eger.) Im gemeinschaftlichen Bahnhofe in Eger wird für Zwecke der kgl. Sächsischen Staatsbahnen eine theilweise Aenderung der Geleiseanlagen vorgenommen und ein Ladekrahn aufgestellt. [4. September, Z. 47.397.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Herstellung eines Ladeplatzes: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Saaz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn für die Herstellung eines neuen Ladeplatzes in der Station Saaz für den 22. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Saaz J. Blaschke betraut. [G.-I.-Z. 17.385.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauliche Herstellungen in der Station Hullein.) Für die Herstellung eines Wagenaufstellungsgeleises und für eine Zuleitung zum Wasserstationsbrunnen in der Station Hullein wurde die Baubewilligung ertheilt. [4. September, Z. 47.822.]

— (Ueberstellung eines Wächterhauses.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 13. August gepflogenen Localerhebung wurde das Project der Ueberstellung des doppelten Wächterhauses Nr. 188 am Bahnhofe in M.-Ostrau zur Ausführung genehmigt. [8. September, Z. 48.902.]

— (Bauliche Veränderungen in Radwanitz.) Für die projectirte Vergrösserung und Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes in der Halte- und Ladestelle Radwanitz wurde der Bauconsens ertheilt. [7. September, Z. 48.744.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Verlängerung eines Ladegeleises.) Die projectirte Verlängerung des Ladegeleises in der Halte- und Ladestelle Nimlau wurde zur Ausführung genehmigt. [27. August, Z. 46.418.]

— (Linie Bielitz — Kalwarya: Uebertragung einer Brückenwaage.) Für die Uebertragung der Brückenwaage sammt Waaghäuschen von der Station Kalwarya-Zebrzydowska nach der Station Andrichau wurde die Baubewilligung ertheilt. [4. September, Z. 45.394.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Herstellung von Wächterhäusern.) Das Project für die Herstellung von gemauerten Wächterhäusern für die Wächterposten Nr. 166, 181, 183 und 195 in km 307·612, 327·33, 331·078 und 344·143 wurde zur Ausführung genehmigt. [23. Juli, Z. 31.524.]

— (Umbau von Wächterhäusern.) Das Project für den Umbau der Blockwand-Wächterhäuser Nr. 168 und 186 in der Strecke Bystritz—Trzynietz, bezw. Karwin—Dombrau wurde zur Ausführung genehmigt. [23. Juli, Z. 21.827.]

— (Brückenwaage in Lonkau.) In der Station Lonkau wird eine Brückenwaage aufgestellt. [5. September, Z. 38.014.]

— (Verladerampe in Karwin.) In der Station Karwin wird eine offene Verladerampe hergestellt. [4. September, Z. 42.285.]

— (Brückenwaage in Karwin.) In der Station Karwin wurde eine neue Brückenwaage hergestellt. [5. September, Z. 42.286.]

Waldbahn vom Sägewerke in Lukawetz in die gräfl. Rey'schen Forste in Michowa. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer schmalspurigen Waldbahn mit Dampf- und Pferdebetrieb vom Sägewerke in Lukawetz in die gräflich Rey'schen Forste in Michowa die politische Begehung auf den 26. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Wiznitz betraut. [14. September, H.-M.-Z. 48.636.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eipelthalbahn, d. i. die Linie Esztergom-Nána—Csata—Balassa-Gyarmat. (Fortsetzung derselben bis Losoncz.) Die Interessenten der Comitate Hont und Nógrad haben den Ausbau der derzeit als Sackbahn endigenden Localbahn Esztergom-Nána (Gran-Nána)—Csata—Balassa-Gyarmat, d. i. der von der linksuferseitigen Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Esztergom-Nána—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden Eipelthalbahn, von deren Endstation Balassa-Gyarmat aus im Eipelthale über Széchény bis Losoncz zum Anschlusse an die nördliche Hauptlinie Budapest—Hatvan—Salgó-Tarján—Losoncz—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen beschlossen und beabsichtigen, im Falle der noch rechtzeitigen Ertheilung der Concession, den finanziell als gesichert zu betrachtenden Bau der neuen Linie noch im Laufe dieses Jahres in Angriff zu nehmen. Des Ferneren ist der Bau einer von der zukünftigen Station Széchény der genannten Linie abzweigenden, bis Salgó-Tarján, gleichfalls zum Anschlusse an die obgenannte nördliche Hauptlinie, führenden Flügelbahn in Aussicht genommen. Nach Ausbau der concessionirten Linie Budapest-Angyalföld—Dorog—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) und Vollendnng der im Bau begriffenen Eisenbahnbrücke zwischen Esztergom (Gran) und Esztergom-Nána-Párkány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56, 96 und 104) wird durch Vermittlung dieser Linie im Anschlusse an die projectirte Gesammtlinie Esztergom-Nána—Balassa-Gyarmat—Losoncz eine die Hauptlinie Budapest—Hatvan—Losoncz—Ruttka (-Oderberg) entlastende, gegen Norden gerichtete Hilfslinie geschaffen werden, welche auch von Bedeutung für den Kohlenverkehr sein wird.

Projectirter Bau einer Strassenbahn mit elektrischem Betriebe vom Ufer des Balaton (Plattensee) aus über Keszthely nach dem Badeorte Hévisz. Die Interessenten des Comitates Zala und insbesonders der Stadt Keszthely und des Badeortes Hévisz haben den Bau einer vom Ufer des Balaton, und zwar vom Badeplatze aus in die vom See noch ziemlich entfernt liegende Stadt Keszthely nnd nach Durchquerung derselben bis zum Schlammbade Hévisz führenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 ex 1893, Vorconcession Post 1) beschlossen. Die Endstation der projectirten Linie wird gegenüber dem Landungsplatze der Seedampfer gelegen sein, sie wird die kürzeste Verbindung zwischen der Localbahn Balaton—Szent-György—Keszthely und weiterhin Keszthely—Sümeg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93, Vorconcession Post 4)—Ukk—Kis-Czell und den Seedampfer-Coursen vermitteln.

Localbahn Debreczen—Nagy-Léta. (Baufortschritte und Vollendungstermin.) Der Bau der von der Station Debreczen der Linien Debreczen—Püspök-Ladány, Debreczen—Miskolcz, Debreczen—Hajdu-Nánás—Büd-Szent-Mihály und Debreczen—Királyháza aus über Sáránd vorläufig bis Nagy-Léta führenden, 23·5 km langen Linie Debreczen—Nagy-Léta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112 und 123 ex 1893) ist so weit vorgeschritten, dass die Eröffnung des vorläufig auf Materialzüge beschränkten Betriebes voraussichtlich im Laufe des Monates October stattfinden und die neue Linie noch am Getreide- und Rübentransporte der Herbstcampagne zu participiren in der Lage sein wird. Die Stationen der neuen Linie sind nebst der Ausgangs- und Anschlussstation Debreczen weiterhin Sáránd (Abzweigestation der Flügelbahn Sáránd—Derecske), Hajdu-Bagos, Hoszúpályi, Monostorpályi und die Endstation Nagy-Léta, ferner die Haltestelle Szepes-Sóstó nächst Profil 82. Ob anch die Flügelbahn Sáránd-Derecske gleichzeitig dem öffentlichen Betriebe übergeben werden kann, hängt von dem durch Witterungsverhältnisse bedingten Fortschritt des Baues dieser erst später in Angriff genommenen Linie ab.

Projectirte Eisenbahn Sopron-Pozsóny (Oedenburg-Pressburg). (Banausführung als erstclassige Eisenbahn.) Die kgl. ungar. Regierung hat beschlossen, dass die projectirte Eisenbahn Sopron-Pozsóny (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66, Vorconcession Post 3), welche drei Hauptbahnen: die Südbahnlinie Wr.-Neustadt—Kanizsa—Barcs und die Linien Marchegg—Budapest und Bruck a/L.—Bndapest unter einander verbinden wird, gleichfalls als erstclassige Eisenbahn erbaut werde. Die Interessenten haben nun aus diesem Anlasse ein ständiges Executivcomité eingesetzt und den Beschlnss gefasst, bei dem Umstande, als die Herstellungskosten als erstclassige Bahn sich auf circa 3,000.000 fl. belaufen werden, die kgl. ungarische Regierung um eine ausserordentliche Subvention im Betrage von 500.000 fl. zn bitten.

Localbahn Budapest-Ó-Buda (Altofen)—Szent-Endre. (Einfahrt der Züge in das Weichbild der Stadt.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat eine aus Delegirten der betheiligten Ministerien, der kgl. Ungar. Staatsbahnen, der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb und der Localbahn Budapest-O-Bnda—Szent-Endre zusammengesetzte Enquête einberufen, welche Vorschläge zu erstatten haben wird, in welcher Weise die Frage der projectirten Einfahrt der mit Locomotiven bespannten Züge der genannten Localbahn, unter Benützung der Geleise der Strassenbahn, bis zum rechtsuferseitigen Brückenkopf der Kettenbrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 und 67) bei Rücksichtnahme auf die Wahrung der Interessen der öffentlichen Sicherheit zu lösen sein wird.

Gemeinsame Conferenz der Delegirten der österreichisch-ungarischen und orientalischen Bahndirectionen in Herkulesbad. (Verhandlung, betreffend die Regnlirung verschiedener Tarifsätze des Orientverkehrs.) Am 15. September begannen in Herkulesfürdö (Herkulesbad) unter Vorsitz des Directors Schober der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die für mehrere Tage anberaumten Conferenz-Sitzungen zwischen den Delegirten der österr.-ungarischen Eisenbahn-Directionen und jenen der orientalischen Bahnen. Unter den Theilnehmern befinden sich ausser den heimischen die bevollmächtigten Directoren der türkischen, serbischen und bnlgarischen Eisenbahnen. Der Zweck der Conferenz ist die Regulirung verschiedener Tarifsätze im Orientverkehr, der Routenbestimmungen und des Reclamationsverfahrens zwischen den Anschlussbahnen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Herbstfahrplan der Passagierschiffe, giltig vom 26. September bis auf Weiteres, längstens bis Ende November.) Mit 26. September tritt der Herbstfahrplan in Wirksamkeit. Nach demselben verkehren auf der Donau zwischen Passau und Linz bis auf Weiteres regelmässig zweimal wöchentlich Frachtschiffe im gemischten Dienste, welche Verdeckpassagiere nach allen gesellschaftlichen Zwischenstationen aufnehmen. Die Abfahrt von Linz nach Passau erfolgt jeden Sonntag und Mittwoch, die Abfahrt von Passau nach Linz jeden Montag und Donnerstag. — Zwischen Engelhartszell und Grein verkehren dreimal wöchentlich, dann zwischen Melk—Stein—Krems sechsmal wöchentlich die Localschiffe. — Die täglichen Fahrten des Personenschiffes zwischen Wien-Weissgärber und Pressburg werden bis 21./22. October fortgesetzt. — Von Parkány nach Budapest durch den Szt. Endréer Arm verkehrt täglich bis auf Weiteres ein Personenschiff um

4 Uhr Früh (letzte Fahrt am 20. October), desgleichen in umgekehrter Richtung um 3 Uhr Nachmittags (letzte Fahrt am 19. October). — Zwischen Budapest und Mohács wird eine tägliche Personen-Schiffahrt, und zwar mit der Abfahrt von Budapest um 10 Uhr Vormittags und mit der Rückfahrt von Mohács um 10 Uhr Vormittags unterhalten. — Von Budapest nach Belgrad—Orsova werden zwei directe Postschiff-Verbindungen weitergeführt. Abfahrt von Budapest jeden Dienstag und Samstag um 10 Uhr Vormittags. Die Abfahrt ab Orsova findet jeden Samstag und Mittwoch um 5 Uhr Früh statt. — Von Turn-Severin nach Galatz und umgekehrt werden drei Postschiff-Verbindungen unterhalten. Abfahrt von Turn-Severin jeden Freitag, Dienstag und Sonntag um 5 Uhr Früh, Rückfahrt von Galatz jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 8 Uhr 30 Minuten Vormittags. — Zwischen Widdin und Silistria fährt ein Personendampfer unter Berührung der Stationen Lompalanca, Bechet, Rahova, Corabia, Nicopoli, T. Magurelle, Zimniza, Sistor, Rustschuk, Giurgewo, Tutrakan, Olteniza zweimal wöchentlich. Abfahrt von Widdin jeden Mittwoch und Samstag 4 Uhr Früh, Rückfahrt von Silistria jeden Donnerstag und Sonntag 12 Uhr Mittags. — Zwischen Galatz—Tultscha und umgekehrt findet täglich mit Ausnahme von Samstag eine Verbindung statt. Von Galatz nach Batum fährt der Dampfer „Medea D" ein- bis zweimal monatlich. — Die Verbindung Galatz—Odessa wird jeden zweiten Donnerstag durch Lloyddampfer hergestellt.

Auf der Theiss werden zwei Personenschiffahrten per Woche zwischen Szolnok—Szegedin, desgleichen zwischen Szegedin—Semlin aufrechterhalten.

Auf der Save finden täglich Personenschiffahrten zwischen Belgrad—Schabatz statt.

Längs des serbischen Donauufers finden ausser den wöchentlich zweimaligen Postschiffahrten Belgrad—Orsowa (Abfahrt ab Belgrad jeden Montag und Donnerstag 5 Uhr 30 Minuten Früh, Rückfahrt ab Orsova jeden Mittwoch und Samstag 5 Uhr Früh) noch ab Belgrad nach Sobrovitza zwei Verbindungen, und zwar jeden Dienstag und Freitag 5 Uhr 30 Minuten Früh und ab Belgrad nach Gradiste-Golubac jeden Mittwoch und Samstag 5 Uhr 30 Minuten Früh statt. Die gleiche Anzahl Schiffsverbindungen besteht in umgekehrter Richtung.

Ausserdem werden noch die täglichen Localfahrten im Budapester Rayone zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova und Galatz—Braila unterhalten.

Mit Beginn des Herbstfahrplanes werden in der Thalfahrt keine directen Karten über Orsova, in der Bergfahrt keine Karten über Turn-Severin ausgegeben.

„Adria", königl. Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Cerealien-Export nach den Häfen der Westküste Europas.) Nachdem bereits ca. 800 Waggons Gerste diesjähriger Fechsung in den Fiumaner Hafenmagazinen zur Verschiffung lagern, steht für die nächste Zeit ein lebhafter Schiffsverkehr in Aussicht, welcher fast ausschliesslich theils durch die eigene Flotte der „Adria", theils durch von ihr gecharterte Schiffe bewältigt werden wird. Kürzlich hatte die „Adria" ihre Dampfer „Deák" und „Andrássy" mit je 200 Waggons Gerste nach Rotterdam und Antwerpen beladen. Die Direction der Gesellschaft beschloss, noch im Laufe des September vier grosse Dampfer zu chartern, welche, ausschliesslich mit Gerste beladen, nach den wichtigsten Häfen Englands, Belgiens und Hollands in Cours gesetzt werden. Bis zum Eintreffen bereits avisirter grösserer Sendungen von Gerste wird die Gesellschaft ausserdem über mehrere eigene Dampfer verfügen, welche sich auf der Rückfahrt befinden. Täglich trifft Waare in den gross angelegten Räumlichkeiten des Elevators der Ungarischen Escompte- und Wechslergesellschaft ein, woselbst die Gerste durch Maschinenbetrieb sortirt und gemischt wird. Die Weizencampagne, welche einen bedeutenden Export verspricht, hat, mit Ausnahme einzelner bisher noch geringfügiger Posten, noch nicht begonnen.

Fiumaner Export im Monate August. (Qualität und Quantität der exportirten Waaren.) Im Exportverkehre des Fiumaner Hafens fand, wie aus Budapest berichtet wird, im Laufe des Monates August eine rasche Zunahme statt, die sich zunächst auf Mehl erstreckte, wovon gesteigerte Mengen nach Frankreich und Grossbritannien zur Verschiffung gelangten. Die Zufuhren an Gerste nahmen grössere Dimensionen an, und dürfte diese Körnerfrucht heuer einen starken Abzug über hier gewinnen. Auch in Fisolen entwickelt sich der Verkehr in befriedigender Weise. Eine partielle Störung in den Verfrachtungen trat durch den grossen Brand ein, der ansehnliche Massen von zur Expedition bestimmten Gütern vernichtete, die nun durch neue Zuschübe ersetzt werden müssen.

Die Zufuhren per Bahn betrugen vom 1. bis Ende Angut: Diverse Frachten 495 Waggons, zumeist Industrieerzeugnisse, 705 Waggons Mehl, 685 Waggons Gerste, 104 Waggons Fisolen, 62 Waggons Weizen, 53 Waggons Zucker (wovon 33 Waggons aus ungarischen Stationen), 11 Waggons Sprit.

Nach den westlichen Auslandshäfen wurden im August verladen: 85.404 q Mehl (gegen 57.240 q im August 1893), wovon 33.575 q nach Grossbritannien, 44.800 q nach Frankreich, 6912 q nach Brasilien, 100 q nach Italien, 20 q nach Malta. — 21.900 q Gerste (gegen 467 q), wovon 21.408 q nach Grossbritannien, 102 q nach Italien. — 10.247 q Fisolen (gegen 3680 q), wovon 722 q nach Italien, 700 q nach Grossbritannien, 1018 q nach Frankreich, 1080 q nach Holland, 527 q nach Spanien, 6200 q nach Grossbritannien. — 9401 q Zucker (gegen 9580 q), wovon 5817 q nach Italien, 3324 q nach Grossbritannien, 260 q nach Malta-Tunis. — Eine besondere Zunahme weist der Fassdauben-Export nach. Dieser betrug im Monat 5,600.015 Stück, und zwar nach Bordeaux 2,199.946 Stück, nach Cette 2,405.565 Stück, nach Marseille 764.707 Stück, nach Italien 229.797 Stück. Im gleichen Monate des Vorjahres wurden über Fiume nur 3,207.763 Stück Fassdauben exportirt. (Vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 94.)

Der Gesammtexport stellte sich in den verflossenen acht Monaten (Jänner — August) folgendermassen: 590.680 q Mehl, wovon 360.040 q nach Grossbritannien, 97.830 q nach Frankreich, 47.250 q nach Brasilien, 1565 q nach Italien, 580 q nach Malta-Tunis, 860 q nach Deutschland, 898 q nach Holland-Belgien, 220 q nach Spanien. — 108.200 q Gerste, wovon 54.290 q nach Grossbritannien, 41.605 q nach Holland-Belgien, 506 q nach Deutschland, 9094 q nach Nordamerika, 200 q nach Tunis, 1914 q nach Italien. — 130.130 q Fisolen, wovon 18.520 q nach Italien, 24.945 q nach Frankreich, 13.070 q nach Grossbritannien, 68.760 q nach Nordamerika, 950 q nach Malta-Tunis, 8594 q nach Holland-Belgien, 3051 q nach Spanien. — 14.207 q Pflaumen, wovon 6711 q nach Nordamerika, 1613 q nach Grossbritannien, 5681 q nach Holland-Belgien, 201 q nach Italien. — 161.530 q Zucker, wovon 138.080 q nach Italien, 31.810 q nach Grossbritannien und Gibraltar, 1740 q nach Malta-Tunis.

Deutsches Reich. (Verkehrsergebnisse auf den subventionirten Dampferlinien im Jahre 1893.) Der Verkehr auf den in Rede stehenden Linien gestaltete sich nach der amtlichen Statistik, wie folgt:

I. Linien des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien und Australien.

Auf diesen Linien ist eine Veränderung in den Betriebsverhältnissen insofern eingetreten, als in Folge des Nachtrages vom 10./15. Mai 1893 zum Subventionsvertrag vom 3./4. Juli 1885 die Zweiglinie der australischen Linie nach Samoa weggefallen ist, dagegen die ostasiatische Linie eine neue Anschlusslinie nach Neu-Guinea erhalten hat. Weggefallen ist ferner die Mittelmeer-Zweiglinie, welche für den Güterverkehr keine erhebliche Bedeutung hatte. Dafür laufen die Dampfer beider Hauptlinien nunmehr auch Neapel an.

Der Gesammtverkehr der beiden Linien nach Ost-Asien und Australien auf der Ausreise und Heimreise zusammengenommen belief sich auf 88.748 t (zu 1000 kg) im Werthe von 108,414.000 Mk. gegen 69.532 t im Werthe von 94,430.000 Mk. im Jahre 1892 und 58.477 t im Werthe von 74,547.000 Mk. im Jahre 1888 (dem ersten Kalenderjahre, für welches die amtliche Statistik aufgenommen ist). Hienach ist der Gesammtverkehr seit 1888 um 51·8 pCt. und im letzten Jahre um 27·6 pCt. dem Gewichte nach gestiegen. Es entfielen auf die Ausreise 40.964 t im Werthe von 43.593.000 Mk. (gegen 28.996 t im Werthe von 34,172.000 Mk. im Jahre 1892), auf die Heimreise 47.784 t im Werthe von 64,821.000 Mk. (gegen 40.535 t im Werthe von 60,258.000 Mk. im Jahre 1892).

Annähernd die Hälfte der ausgehenden Güter, nämlich 44·2 pCt. des Gesammtwerthes der Einladungen in den europäischen Häfen und Port-Said, wurde in Bremerhaven geladen, 36·4 pCt. wurden in Antwerpen, 10·3 pCt. in Southampton, 8·9 pCt. in Genua, 0·2 pCt. in Neapel aufgenommen. Gelöscht wurden auf der Heimreise in Neapel 2·9 pCt., in Genua 22·1 pCt., in Southampton 11·0 pCt., in Antwerpen 25·7 pCt., in Bremerhaven 37·0 pCt. vom Gesammtwerth.

Die hauptsächlichsten Frachtgegenstände bildeten auf der Ausreise: Manufactur- und Wollwaaren, Lederwaaren und Schuhe, Baumwollengarn und sonstige Baumwollwaaren, Farbwaaren, Eisen- und Stahlwaaren, namentlich Nadeln und Draht-

waaren, Cigarren, Bier und sonstige Verzehrungsgegenstände; auf der Heimreise: Wolle, Häute, Felle und Pelzwerk, Talg, Rohseide und Seidenabfälle, Edelmetalle, sonstige Metalle (Zinn, Blei, Silberblei, Kupfer), Erze, Tabak, Galläpfel, Thee, Kaffee, Curiositäten.

Deutscher Herkunft waren von den auf der Ausreise beförderten Gütern 24.655 t im Werthe von 23,606.000 Mk., d. h. 60·2 pCt. des Gesammtgewichtes und 54·2 pCt. des Gesammtwerthes der ausgehenden Waaren (gegen 18.877 t im Werthe von 20,691.000 Mk. im Jahre 1892). Von den auf der Heimreise beförderten Güter waren 24.744 t im Werthe von 22,988.000 Mk., d. h. 51·8 pCt. des Gesammtgewichtes und 35·5 pCt. des Gesammtwerthes (gegen 17·975 t im Werthe von 17,864.000 Mk. im Jahre 1892), für Deutschland bestimmt.

Die ostasiatische Linie nahm an der Beförderung auf der Aus- und Heimreise zusammengenommen mit 47.855 t im Werthe von 71,523.000 Mk. (gegen 38.102 t im Werthe von 63,153.000 Mk. im Jahre 1892) theil. Auf die Ausreise entfielen hievon 23.072 t im Werthe von 31,189.000 Mk. (gegen 16.304 t im Werthe von 21,961.000 Mk. im Jahre 1892); darunter deutscher Herkunft 13.073 t im Werthe von 16,248.000 Mk., d. h. 56·7 pCt. des Gesammtgewichtes und 52·1 pCt. des Gesammtwerthes (gegen 11.951 t im Werthe von 13,951.000 Mk. im Jahre 1892). Von den auf der Heimreise beförderten 24.783 t im Werthe von 40,334.000 Mk. (gegen 21.798 t im Werthe von 41,192.000 Mk. im Jahre 1892) waren 11.766 t im Werthe von 12,179.000 Mk., d. h. 47·5 pCt. des Gesammtgewichtes und 30·2 pCt. des Gesammtwerthes, für Deutschland bestimmt.

Der Antheil der australischen Linie an der Gesammtbeförderung betrug 40.893 t im Werthe von 36,891.000 Mk. (gegen 31.430 t im Werthe von 31,277.000 Mk. im Jahre 1892). Hievon entfielen auf die Ausreise 17.892 t im Werthe von 12,404.000 Mk. (gegen 12.693 t im Werthe von 12,211.000 Mk. im Jahre 1892); darunter deutscher Herkunft 11.582 t im Werthe von 7,358.000 Mk., d. h. 64·7 pCt. des Gesammtgewichtes und 59·3 pCt. des Gesammtwerthes (gegen 6926 t im Werthe von 6,740.000 Mk. im Jahre 1892). Von den auf der Heimreise beförderten 23.001 t im Werthe von 24,487.000 Mk. (gegen 18.737 t im Werthe von 19,066.000 Mk. im Jahre 1892) waren 12.978 t im Werthe von 10,809.000 Mk., d. h. 56·4 pCt. des Gesammtgewichtes und 44·1 pCt. des Gesammtwerthes für Deutschland bestimmt.

Der Personenverkehr gestaltete sich, wie folgt:

Ostasiatische Linie:

	1893				1892			
	Classe			zusammen Classe	Classe			zusammen Classe
	I	II	III	I—III	I	II	III	I—III
Ausreise	597	506	3484	4587	560	370	3597	4527
Heimreise	529	394	933	1856	568	385	900	1853
zusammen	1126	900	4417	6443	1128	755	4497	6380
Australische Linie:								
Ausreise	256	277	1584	2117	267	298	1828	2393
Heimreise	216	278	2533	3027	254	306	2046	2606
zusammen	472	555	4117	5144	521	604	3874	4999

II. Deutsche Ost-Afrika-Linie.

In dem Verkehr auf dieser Linie ist im Jahre 1893 die Aenderung eingetreten, dass die Dampfer auf der Heimreise nur abwechselnd Rotterdam und statt dieses Hafens auf jeder zweiten Heimreise Marseille und Vlissingen anlaufen. Einige unbedeutende portugiesische Häfen Ost-Afrikas sind aus der Reihe der Anlaufhäfen ausgeschieden.

Der Gesammtverkehr auf der Ausreise und der Heimreise zusammengenommen belief sich auf 34.337 t im Werthe von 20,059.000 Mk. gegen 23.657 t im Werthe von 17,017.000 Mk. im Jahre 1892. Dies bedeutet eine Verkehrssteigerung um 45·1 pCt. dem Gewichte nach und um 17·9 pCt. dem Werthe nach. Es entfielen auf die Ausreise 14.492 t im Werthe von 8,556.000 Mk. (gegen 10.745 t im Werthe von 7,217.000 Mk. im Jahre 1892), auf die Heimreise 19.845 t im Werthe von 11,503.000 Mk. (gegen 12.912 t im Werthe von 9,800.000 Mk. im Jahre 1892).

Mehr als die Hälfte der ausgehenden Güter, nämlich 57·1 pCt. vom Gesammtwerth der Einladungen in den europäischen Häfen, wurde in Hamburg geladen, 25·2 pCt. wurden in Amsterdam, 9·7 pCt. in Lissabon, 8·0 pCt. in Neapel aufgenommen. Gelöscht wurden auf der Heimreise in Neapel 2·0 pCt., in Marseille 10·8 pCt., in Lissabon 2·2 pCt., in Rotterdam 12·5 pCt., in Hamburg 72·5 pCt. vom Gesammtwerth.

Die hauptsächlichsten Beförderungsgegenstände bildeten auf der Ausreise: Manufacturwaaren, Baumwollwaaren, Eisen- und Stahlwaaren, Baumaterial, Verzehrungsgegenstände, insbesondere Wein und Bier. Während in diesen Artikeln die Beförderung zum Theil beträchtlich gestiegen ist, hat in Waffen und Munition eine erhebliche Abnahme des Verkehres stattgefunden. Auf der Heimreise wurden hauptsächlich Kautschuk, Erdnüsse, Sesamsaat, Orseille, Gewürznelken, Kaffee, Elfenbein, Wolle und Silbererze befördert.

Von den ausgehenden Gütern waren deutscher Herkunft 7752 t im Werthe von 3,832.000 Mk. (gegen 6781 t im Werthe von 3,661.000 Mk. im Jahre 1892), d. h. 53·5 pCt. des Gesammtgewichtes und 44·8 pCt. des Gesammtwerthes. Von den einkommenden Gütern waren für Deutschland bestimmt 10.525 t im Werthe von 6,070.000 Mk. (gegen 7304 t im Werthe von 4,522.000 Mk. im Jahre 1892), d. h. 53·0 pCt. des Gesammtgewichtes und 52·8 pCt. des Gesammtwerthes.

Der Personenverkehr gestaltete sich, wie folgt:

	1893				1892			
	Classe			zusammen Classe	Classe			zusammen Classe
	I	II	III	I—III	I	II	III	I—III
Ausreise	460	340	652	1452	388	245	392	1025
Heimreise	624	300	625	1549	386	197	474	1057
zusammen	1084	640	1277	3001	774	442	866	2082

Belgien. (Staatsvoranschlag für Wasserbauten 1894.) Im belgischen Finanzgesetz für 1894 sind insgesammt 6,351.020 Frcs. für das Stromhauwesen bewilligt worden. Hievon entfallen auf die ordentliche Erhaltung der Flüsse und Canäle sammt Zubehör 2,420.420 Frcs., auf das ausserordentliche Erforderniss 3,930.600 Frcs. Letzteres vertheilt sich auf die einzelnen Gewässer folgendermassen: Maas 350.000 Frcs., canalisirte Sambre 80.000 Frcs., Kohlencanäle 900.000 Frcs., Canäle von Lüttich nach Antwerpen 65.000 Frcs., Schelde 1,000.000 Frcs., Lys 50.000 Frcs., Senne und Dyle 1,150.000 Frcs., Canal von der Lys zur Yperlee 130.000 Frcs., Canal von Gent nach Terneuzen 40.000 Frcs., Arbeiten an der Küste 120.000 Frcs., Dommel 25.600 Frcs., Einrichtung von Telegraphenlinien längs der Wasserstrassen 10.000 Frcs., Anlegehafen bei Heyst (für Vorstudien) 10.000 Frcs.

Grossbritannien. (Seetransport von Kohle im Jahre 1893.) In England gelangten in den für den Kohlenverkehr massgebenden Häfen im Jahre 1893 folgende Mengen von Kohle zur Verschiffung:

1. Im Exporte nach fremden Häfen:

von Cardiff	10,085,848 Tonnen
„ Newcastle	4,376.008 „
„ North und South Shields	3,074.955 „
„ Sunderland	1,741.417 „
„ Swansea (einschl. Briton Ferry, Port Talbot und Port Cawl)	1,289.861 „
„ Newport	1,859.518 „

Im schottischen Hafen Kirkcaldy gelangten 1,472.055 Tonnen, in Grangemouth 1,016.455 Tonnen Kohle zur Verschiffung ins Ausland.

2. Im Küstenverkehre nach einheimischen Häfen:

von Newcastle	4,360.993 Tonnen
„ Sunderland	2,653.981 „
„ Cardiff	1,578.069 „
„ Newport	1,104.605 „

[„Railway News.“]

Canada. (Schiffahrtscanal von Sault St. Marie.) Die Eröffnung des neuen Schiffahrtscanals von Sault St. Marie in Canada, welche demnächst erfolgen wird, verschafft dem Dominium von Canada einen ununterbrochenen Wasserweg vom Oberen See bis in die Meerenge von Belle Isle in einer Länge von 2260 engl. Meilen oder 3636 km. Die Länge des Canals selbst beträgt circa 5·5 km, die einzige Schleuse im Zuge des-

selben ist 900′ lang, 60′ breit und 20′ 3″ tief. Ursprünglich waren die Baukosten des Canals mit 1 Million Dollars veranschlagt; thatsächlich hat der Bau des Canals aber nahezu drei Millionen Dollars beansprucht. Es ist noch nicht entschieden, ob die Durchfahrt auf dem neuen Canal, welcher sich auf der canadischen Seite des St. Mary-Flusses befindet, ebenso freigegeben werden wird, als dies bei dem Michigan-Canal in den Vereinigten Staaten der Fall ist.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Poseidon“ von Bombay.) Dieser Dampfer von 2433 Tonnen Gehalt ist am 21. August nach 21tägiger Fahrt mit 38 Passagieren und 2408 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 995.115 kg Baumwolle (hievon 416.435 kg für Venedig), 36.033 kg Häute, 203 kg Därme, 4625 kg Sennesblätter, 239.225 kg Leinsamen (hievon 11.750 kg für Venedig), 268.458 kg Ricinussamen (hievon 197.408 kg für Venedig), 64.945 kg Mirabolamen, 2030 kg Matten, 152.250 kg Teelsed, 1000 kg Thee, 300.000 kg Teakholz; aus Kobe 7000 kg Seide; aus Calcutta 9490 kg Häute; aus Aden 1928 kg Myrrhe, 8932 kg Kaffee, 4770 kg Gummi, 770 kg Perlmutter, 609 kg Wachs, 1522 kg Ingwer; aus Suez 227 kg Wachs, 560 kg Elfenbein, 6361 kg Perlmutter, 15.445 kg Gummi; aus Port Said 260.689 kg Kaffee (hievon 72.237 kg für Fiume), 11.900 kg Häute (hievon 2500 kg für Venedig), 9694 kg Conchilien, 433 kg Indigo, 4000 kg Seide. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,206.757 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. October:

Steiermärkische Landes-Eisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 7.50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 4.— ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 3.75 Silber. — 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen, für Mk. 500 Capital Mk. 11.25 Gold.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen, Em. 1886, für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen v. J. 1871: fl. 3.75 Silber.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig), für je Mk. 600 Capital Mk. 10.80 Gold. — 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerfrei), für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn 4 pCt. Prioritäts-Obligationen v. J. 1891, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 4.97·2 Silber.

Oesterreichische Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1885, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 7.50 Silber.

Prager Eisenindustrie-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen, Em. 1873, fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritäts-Obligationen Mk. 6.— Gold.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen (Salzkammergut), für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold. — 4 pCt. Prioritäts-Obligationen, Em. 1884, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäts-Obligationen, Serie X, Frcs. 6.50 Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen I. Em. fl. 5.— Silber.

Ausgabe neuer Couponbogen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Obligationen. Altes Netz IX. Em. (Nr. 803.084 bis inclusive 950.486). Der letzte an diesen Obligationen haftende Coupon ist am 1. September 1894 fällig geworden. Behufs Erlangung des neuen Couponbogens, welcher 40 Coupons Nr. 41 bis inclusive 80 enthält, sind die vorbezeichneten Obligationen vom 17. September 1894 angefangen einzureichen.

Verlosungen
für das Jahr 1893.

Nagy-Karoly—Somkuter Localbahn. Prioritäts-Actien.

Am 1. April:

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung seit 2. Juli).

Am 24. Juli:

Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Brasso (Kronstadt)-Haromszeker Localbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Nyiregyhaza-Mateszalkaer Localbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Am 1. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. December 1894).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten (Rückzahlung ab 1. März 1895).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ab 1. März 1895).

Rückzahlungen.

Ab 1. October:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten I. Em. 1867 und II. Em. 1871 (verlost am 12. Juni).

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten Em. 1868, 1871 und 1872 und 4½ pCt. Gold-Prioritäten Em. 1882 (verlost am 13. Juni).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. 1886er Anleihe in Mark (verlost am 2. Juli).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten II. Em. v. J. 1871 (verlost am 2. Juli).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1891 (verlost am 2. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1884 (verlost am 2. April).

Kaschau-Tornaer Localeisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 25. Juni).

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Gold-Prioritäten (verlost am 8. März).

Steiermärkische Landesbahnen. 4 pCt. Anleihe (verlost am 2. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (verlost am 2. April).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 17. September herausgegebene CXVI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 665: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 10. September 1894, Z. 22.311, betreffend die Aufhebung der Seitens einzelner Landesstellen gegenüber Tirol und Vorarlberg verfügten Verkehrsbeschränkungen.

Nr. 666: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 11. September 1894, Z. 889, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in das Schlachthaus in Arnstadt.

— (Inhalt des CXVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 18. September herausgegebene CXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 667: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 10. September 1894, Z. 15.826, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Imst, Landeck und Bregenz in Tirol und Vorarlberg nach der Bukowina.

— (Inhalt des CXVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 19. September herausgegebene CXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 668: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 2. September 1894, Z. 24.845, betreffend die Durchführung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen der Markgrafschaft Mähren.

Nr. 669: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 13. September 1894, Z. 22.353, betreffend die Aufhebung der Seitens der k. k. Landesregierung in Salzburg gegenüber Tirol und Vorarlberg angeordneten Verkehrsbeschränkungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

EINLADUNG

zur

ausserordentlichen (XXXV.) General-Versammlung

der

Actionäre der k. k. priv. Böhmischen Westbahn,

welche den **24. October 1894**, um 10 Uhr Vormittags, im Bureau der Gesellschaft, I., Elisabethstrasse Nr. 9, stattfindet.

Tagesordnung:

1. Vorlage des mit der hohen Staatsverwaltung abzuschliessenden Uebereinkommens, betreffend die Einlösung der Böhmischen Westbahn durch den Staat und Beschlussfassung hierüber.
2. Eventuell Beschlussfassung wegen Aenderung der Gesellschaftsstatuten.
3. Eventuell Beschlussfassung wegen Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Sinne des sub 1. erwähnten Uebereinkommens und diesfalls Ertheilung von Vollmacht an den Verwaltungsrath.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:
in **Wien** bei der Centralcassa der Böhmischen Westbahn, I., Elisabethstrasse 9,
in **Prag** bei der Betr.-Hauptcassa und bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in **Frankfurt a/M.** bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne und
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
und zwar in Wien bis zum 10. October l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 9. October l. J. mittelst dreifach auszufertigender Consignationen.

Consignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 21. September 1894.

(Nachdruck wird nicht honorirt.) *Der Verwaltungsrath.*

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VII zum Localtarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1894, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Plan-Tachau gelangt zum Localtarife, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), der Nachtrag VII zur Einführung, welcher enthält:

I. Tarif und Kilometerzeiger der Localbahn Plan-Tachau;
II. Aenderungen und Ergänzungen;
III. Berichtigungen.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 19. September 1894. [711]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Anhanges zum Tarife Theil III, Heft 2.

Die in dem ab 1. September 1894 giltigen Anhange zum Tarife Theil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 für Budapest dunaparti teherpályaudvar vorgesehenen Coursdifferenzen gelten ab 10. October 1894 auch für die Station Ó-Buda-Filatorigát.

Wien, am 18. September 1894. [712]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigungen des Anhanges zu Tarif Theil III, Heft 2.

In dem vom 1. October 1894 giltigen Anhange zu Tarif Theil III, Heft 2, des obgenannten Eisenbahnverbandes werden die Coursdifferenzen für die Stationen Batajnica, Beška, India, Karlócza, Ó-Pázua, Pétervárad, Uj-Pázua und Zimony mit 10. October 1894 ausser Kraft gesetzt.

Dagegen ist die Station Ó-Buda-Filatorigát der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Coursdifferenz von 0·20 Frcs. für 1000 kg nachzutragen.

Wien, am 18. September 1894. [713]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1894 tritt der Nachtrag II zum Tarife Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1894, in Kraft.

Derselbe enthält eine Aenderung, beziehungsweise Erweiterung des Ausnahmetarifes XVI für Borstenvieh, ferner die Aufnahme der Stationen Tuchów und Altpaka in den Ausnahmetarif XVII für Grosshornvieh und eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, beziehungsweise im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 10 Hellern zu beziehen.

Wien, am 17. September 1894. [714]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarife und Nachtrag I zum Anhange.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1894 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. Februar 1893 giltigen Tarife (Theil II) für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof), sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, dem Lagerhause der Stadt Wien und Wien (Donau-Uferbahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) andererseits und der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres giltigen Anhange des vorgenannten Tarifes in Kraft.

Hievon enthält der Nachtrag III:

I. Berichtigungen;
II. Ergänzungen, und zwar:

1. Aufnahme der Station Volksgarten in den Classenguttarif und die einzelnen Ausnahmetarife für den Verkehr mit Wien (Nord- und Staatsbahnhof),
2. Aufnahme eines neuen Ausnahmetarifes V für Emballagen,
3. Besondere Frachtsätze des Ausnahmetarifes VI c und d für den Verkehr in der Richtung nach Wien,
4. Aufnahme von Stationstarifen für Classengüter im Verkehre mit Wien (Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands Nordbahn),
5. Aufnahme der Ausnahmetarife für den Verkehr mit Wien (Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn),
6. Aufnahme neuer Zuschlags-Frachtsätze für den Verkehr mit den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen und dem Lagerhause der Stadt Wien;

und der Nachtrag I des Anhanges:

Aenderungen und Ergänzungen der Position I (Güter der Classe I und II).

Exemplare dieser beiden Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, und zwar des Nachtrages III um den Preis von 45 kr. ö. W. und des Nachtrages I zu dem Preise von 5 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 21. September 1894. [715]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Haltestelle Schwansdorf für den beschränkten Wagenladungsverkehr.

Am 24. September 1894 wird die an der Localbahn Zauchtel-Bautsch gelegene Personen-Haltestelle Schwansdorf unter gleichzeitiger Erweiterung zur Halte- und Ladestelle für die Auf- und Abgabe von Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen, welche tarifmässig in offenen Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, eröffnet.

Ausserdem können dortselbst Getreidesendungen in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, beziehungsweise bezogen werden.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, beziehungsweise aus den bezüglichen Tarifen zu ersehen.

Wien, am 21. September 1894. [716]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung von Tarifnachträgen zum Heft 1, 2, 3 und 4.

Mit 1. October 1894 gelangt
Nachtrag X zum Heft 1
„ IV „ „ 2
„ II „ „ 3 und
„ IV „ „ 4
des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifes zur Einführung.

Dieselben enthalten Erweiterungen des Classentarifes und der Ausnahmetarife, sowie Aenderungen und Berichtigungen von Frachtsätzen, ausserdem neue ermässigte Frachtsätze für Kleie etc. nach Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionen Breslau, Berlin und Bromberg und neue Frachtsätze für Getreide etc. mit Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg.

Die Nachträge können bei den Endverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 17. September 1894. [717]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 1. November 1894 treten die nachstehenden Tarife des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes sammt den hiezu erschienenen Nachträgen ausser Kraft, und zwar:

1. Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1888, sammt Nachtrag I—VIII;
2. Theil II, Heft 3 b, vom 1. Mai 1888, sammt Nachtrag I—V.

Wien, am 20. September 1894. [718]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Berlin-Sächsischer Verband. (Einführung eines Nachtrages.) Am 15. September trat der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft. Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gautzsch und Pöllwitz der Sächsischen Staatsbahnen, sowie für die Station Rummelsburg (Rangirbahnhof) des Directions-Bezirkes Berlin.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. (Einführung von neuen Nachträgen.) Am 1. October werden zu dem Verbands-Gütertarife, Theil II, der Nachtrag III, sowie zu den Tarifheften Nr. 1, 2a, 2b, 3 und 4 die Nachträge VII, ferner zu Tarifheft Nr. 5 der Nachtrag IX und zu Tarifheft Nr. 6 der Nachtrag XI eingeführt. Dieselben enthalten, ausser verschiedenen schon vorner veröffentlichten und in Kraft getretenen Tarifmassnahmen, Aenderungen und Ergänzungen der bestehenden Entfernungen und Frachtsätze, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Querum, Wenden, Kötzschenbroda, Niederrad und Hettenleidelheim (bezüglich der letzteren Station giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim), ferner Ausnahme-Frachtsätze für die im Tarife als zur österreichischen Stückgutclasse II gehörig genannten Artikel und für Glas und Glaswaaren im Verkehre mit den sächsisch-österreichischen Grenzstationen. Insoweit hiedurch Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung herbeigeführt werden, bleibt die letztere noch bis zum 1. November in Wirksamkeit. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit ab 1. October 1894 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält: Ergänzung der besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung; Aenderung der besonderen Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften; Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers; Aenderung und Ergänzung der Tariftabellen; Neuauflage des Anhanges zum Tarife; Sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr; Verkehrsleitungs- und Dienstesvorschriften vom 1. Juni 1891. (Einführung eines neues Nachtrages.) Mit Giltigkeit ab 1. October 1894 gelangt zu den Verkehrsleitungs- und Dienstesvorschriften vom 1. Juni 1891 der Nachtrag II zur Einführung.

Badisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, vom 15. Mai 1893. (Ergänzung der Schnitttariftafel A.) Mit Wirksamkeit vom 10. September 1894 wurde die Schnitttariftafel A (Seite 16—17), wie folgt, ergänzt:

Nach und von dem Schnittpunkte	Thiere in Wagenladungen — Pferde,*) sonstiges Grossvieh, Kleinvieh in einbödigen und mehrbödigen Wagen — Bei Leitung über									
	Buxheim—Thannheim		Neu-Ulm—Ulm		Nördlingen—Pflaumloch		Schnelldorf—Ellrichshausen		Würzburg	
	Kilometer	Mark für das □ Meter	Kilometer	Mark für das □ Meter	Kilometer	Mark für das □ Meter	Kilometer	Mark für das □ Meter	Kilometer	Mark für das □ Meter
Frontenhausen	247	5·89	271	6·44	261	6·21	286	6·78	308	7·29

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1583	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Malztreber, getrocknete, und Schlempen aller Art, getrocknete, auch gemahlene	B a j a	Dobitschen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. October 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894	Sächsisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 und 4	Keine directen Frachtsätze	Pfge. 285		Im Kartirungswege		
					Wurzen					286				
					Grosszschocher (Sächs. St.B. und Preuss. St.B.)					299				
					Leipzig (Bayer. Bhf., Dresdner Bhf., Sächs. St.B. und Berliner Bhf., Eilenb. Bhf., Thüring. Bhf., Preuss. St.B.)					295				
					Zeitz (Sächs. St.B. und Preuss. St.B.)					289				
				Budapest-dunaparti teher pályaudvar = Donaunfer-Frachtenbahnhof, Budapest-Józsefváros = Josefstadt, Budapest - fővárosi közraktárak = Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Lipótváros = Leopoldstadt, Budapest-nyugoti pályaudvar = Westbahnhof, Budapest-Kelenföld, Budapest d. v = Südbahnhof und Ó-Buda-filatorigát	Dobitschen					225				
					Wurzen					226				
					Grosszschocher (Sächs. St.B. und Preuss. St.B.)					239				
					Leipzig (Bayer. Bhf., Dresdner Bhf., Sächs. St.B. und Berliner Bhf., Eilenb. Bhf., Thüring. Bhf., Preuss. St.B.)					235				
					Zeitz (Sächs. St.B. und Preuss. St.B.)					229				
				und vice versa										
1584	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M. 4. des Tarif Theiles I, Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen	V o l k s g a r t e n	den Stationen der Strecke: bis Lemberg Stanislau—Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 Kilometern	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	V e r s c h i e d e n	Die für die nachstehenden Artikel am 1. März 1894 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 abzüglich 15%	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1585	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. S—57 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Canfanaro	Triest-Freihafen k.k.St.B., " -Stadt k.k.St.B. und " -S. Andrea	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	23 kr. bei Classe C; 20 kr. bei Ausn.-Tar. I	15 kr.	8 kr. bei Classe C; 5 kr. bei Ausn.-Tar. I	Im Kartirungswege		
				Pinguente					15 kr.; 14 kr.	12·5 kr.	2·5 kr.; 1·5 kr.			
1586	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kotzen der Pos. K. 35 des Tarif Theiles I, auch in Leinen derart verpackt, dass die Stirnseiten frei sind	Linz	Wien K.E.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	112	68	44	Im Kartirungswege		
1587	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Malzkeime	Stadlau (via Süssenbrunn)	Rohatetz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 31·1		Im Kartirungswege		
					Strassnitz					37·4				
1588	Südbahn-Gesellschaft	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 89 vom 7. August 1894, sub Post 1409, publicirte Frachtbegünstigung hat unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch für Transporte nach, bezw. von Jenbach Giltigkeit.												

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der Nr. 104 dieses Blattes vom 13. September 1894 ist in der Publication unter der fortl. Nr. 1554 auf Seite 1777 in der 6. Zeile von unten der Stationsname Liebau auf **Liebenau** richtig zu stellen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 109. **Wien, 25. September 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 6. September 1894, betreffend die Einrechnung von Zuschlagsfristen für die steiermärkische Landesbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn).

Das k. k. Handelsministerium hat mit Erlass vom 6. September 1894, Z. 48.468, gestattet, dass für Güter, welche von der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) auf die anschliessende Hauptbahn oder umgekehrt mit directen Frachtbriefen übergehen, eine Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferzeit von 24 Stunden eingerechnet werde.

Wien, am 6. September 1894. Z. 48.468.

Einnahmen aus dem Güterverkehre der Bahnen Grossbritanniens im Verhältnisse zur Bevölkerungsziffer für die Periode 1861—1891.

In Ergänzung früherer Mittheilungen über die Einnahmen der Bahnen des Vereinigten Königreiches aus dem Personenverkehre in der Periode 1861—1891 bringen die „Railway News“ nunmehr weitere analoge Daten über die Bahneinnahmen aus dem Güterverkehre in dem gleichen Zeitabschnitte, bezw. über das Verhältniss derselben zur jeweiligen Bevölkerungsziffer, welche im Nachstehenden auszugsweise wiedergegeben werden:

Einnahmen aus dem allgemeinen Güterverkehre per Kopf der Bevölkerung

	England u. Wales			Schottland			Irland		
	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %
1861	7	11 1/4	—	6	8 1/2	—	1	5 1/4	—
1871	11	6	+ 44·9	9	8 1/2	+ 41·7	2	8 1/4	+ 87·0
1881	13	2 1/2	+ 14·9	11	5 8/4	+ 18·2	3	4 1/4	+ 24·8
1891	13	11 1/4	+ 5·5	12	6 1/4	+ 9·1	4	6	+ 34·0

In England und Wales tritt die Thatsache hervor, dass die Steigerung dieser Einnahmen im letzten Decennium nur sehr gering war, was um so bemerkenswerther erscheint, als die Bevölkerung sich in diesem Zeitraume um 11·7 pCt. vermehrt hat.

Auch in Schottland war die percentuelle Zunahme der Einnahmen aus dem allgemeinen Güterverkehre im letzten Decennium nur halb so gross, als in der Periode 1871—1881; die genannte Percentziffer übersteigt aber immerhin noch jene der Bevölkerungs-Zunahme.

In Irland tritt anscheinend eine bedeutende Hebung der Einnahmen per Kopf der Bevölkerung auf, welche sich aber dadurch erklärt, dass dieses Land in jedem Decennium ca. 300—400.000 seiner Bewohner durch Auswanderung verliert.

Einnahmen aus dem Mineralverkehre per Kopf der Bevölkerung

	England u. Wales			Schottland			Irland		
	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %
1861	4	3 3/4	—	5	5 3/4	—	—	1 1/4	—
1871	7	7	+ 75·8	8	1 1/4	+ 47·9	—	2 1/2	+100·0
1881	10	1 1/4	+ 33·2	10	6	+ 20·6	—	5 1/2	+120·0
1891	10	9 1/2	+ 6·8	11	2 8/4	+ 6·9	—	7 1/2	+ 36·4

Hier erscheint bemerkenswerth, dass in dem Decennium 1881—1891 die percentuelle Zunahme in den Einnahmen aus dem Mineralverkehre in England und Wales nahezu die gleiche wie in Schottland war, ferner ist nicht minder auffallend, dass beide Ziffern erheblich gegen jene des Decenniums 1871—1881 zurückstehen.

Irland producirt fast gar keine Kohle; der irländische Kohlenverkehr umfasst daher vornehmlich nur den Transport der aus England oder Schottland per Schiff ankommenden Kohle auf den Bahnen in das Innere des Landes, welcher Transport besonders seit der Zeit gestiegen ist, als der Preis des Torfes wegen der eingetretenen Erhöhung der Arbeitslöhne eine Concurrenz der Kohle ermöglicht.

Einnahmen aus dem Viehverkehre per Kopf der Bevölkerung

	England u. Wales			Schottland			Irland		
	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %
1861	—	$5\frac{3}{4}$	—	—	$4\frac{1}{2}$	—	—	$3\frac{3}{4}$	—
1871	—	$7\frac{1}{2}$	+ 30·4	—	$9\frac{1}{4}$	+105·6	—	$8\frac{1}{4}$	+120·0
1881	—	$6\frac{3}{4}$	− 10·0	—	11	+ 18·9	—	$8\frac{3}{4}$	+ 6·1
1891	—	$7\frac{1}{2}$	+ 11·1	1	$1\frac{1}{4}$	+ 20·5	1	$1\frac{1}{4}$	+ 51·4

Der Ausfall für England und Wales im Jahre 1881 ist auf Rechnung von behördlichen Massnahmen zu stellen, welche eine Einschränkung des Verkehres mit lebendem Vieh bewirkten.

Im Uebrigen erscheinen die Ziffern insgesammt deshalb so gering, weil der Import von geschlachtetem Vieh schon seit Jahren bedeutend ist und insbesondere in der letzten Zeit einen grossen Aufschwung genommen hat.

Die Bahneinnahmen aus dem Viehverkehre in England und Wales betrugen im Jahre 1871 724.464 £, dagegen im Jahre 1891 910.586 £; die ca. 27percentige Zunahme hält nahezu gleichen Schritt mit der percentuellen Vermehrung der Bevölkerung von England und Wales.

In Schottland ist die Zunahme der Einnahmen per Kopf der Bevölkerung hinter der Percentziffer der Einwohner-Vermehrung zurückgeblieben.

Einnahmen per Güterzug und Bewohner

	England u. Wales			Schottland			Irland		
	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %
1861	12	$8\frac{3}{4}$	—	12	$6\frac{3}{4}$	—	1	$10\frac{1}{4}$	—
1871	19	$8\frac{1}{2}$	+ 54·8	18	7	+ 47·9	3	7	+ 93·3
1881	23	$10\frac{1}{2}$	+ 21·1	22	$10\frac{3}{4}$	+ 23·2	4	$6\frac{1}{2}$	+ 26·7
1891	25	$4\frac{1}{4}$	+ 6·2	24	$10\frac{1}{4}$	+ 8·6	6	$2\frac{3}{4}$	+ 37·2

In vorstehender Tabelle sind eigentlich nur die Ergebnisse der drei früheren Tabellen zusammengefasst.

Bezüglich der Einnahmen in England und Wales erhellt aus obigen Differenzzahlen, dass die commercielle und industrielle Thätigkeit daselbst schon ein so hohes Niveau erreicht hat, dass die Einnahmen der Bahnen per Kopf der Bevölkerung in Hinkunft wahrscheinlich keine nennenswerthe Steigerung mehr erfahren dürften.

In England stellte sich der Zuwachs in den Bahneinnahmen per Güterzug und Kopf der Bevölkerung in der Periode 1881—1891 bereits geringer als der Zuwachs in der Bevölkerungsziffer innerhalb der gleichen Periode. In Schottland dagegen ist dieses Verhältniss um nahezu 1 pCt. besser.

Bezüglich Irlands sind ähnliche Vergleiche nicht zutreffend, weil dessen Bevölkerungsdichte durch stete Emigration abnimmt.

Der Vollständigkeit des Vergleiches halber folgt im Nachstehenden noch eine auf den Personenverkehr Grossbritanniens bezügliche Tabelle:

Einnahmen per Personenzug und Bewohner

	England u. Wales			Schottland			Irland		
	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %
1861	11	$2\frac{1}{2}$	—	7	$7\frac{3}{4}$	—	3	$1\frac{1}{2}$	—
1871	15	$4\frac{1}{2}$	+ 37·2	11	5	+ 49·3	4	$7\frac{1}{2}$	+ 48·0
1881	17	$11\frac{3}{4}$	+ 16·9	14	5	+ 26·3	5	$6\frac{1}{4}$	+ 19·4
1891	20	$7\frac{1}{4}$	+ 14·6	17	$6\frac{1}{4}$	+ 21·5	7	$2\frac{1}{2}$	+ 30·6

Die letzte Tabelle zeigt endlich das Verhältniss der Gesammt-Einnahmen der Bahnen, d. i. aus dem Personen-, Güter-, Kohlen-, Viehverkehre, sowie aus diversen Quellen, im Vergleiche zur Einwohnerzahl:

Gesammt-Einnahme per Einwohner

	England u. Wales			Schottland			Irland		
	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %	sh	d	Diff. %
1861	23	$11\frac{1}{4}$	—	20	$2\frac{1}{2}$	—	4	$11\frac{3}{4}$	—
1871	36	$5\frac{1}{4}$	+ 52·2	31	2	+ 54·2	8	$4\frac{3}{4}$	+ 68·6
1881	43	$7\frac{1}{2}$	+ 19·8	38	$11\frac{3}{4}$	+ 25·1	10	$2\frac{1}{4}$	+ 21·3
1891	48	$1\frac{3}{4}$	+ 10·4	43	$9\frac{1}{2}$	+ 12·3	13	$7\frac{3}{4}$	+ 33·9

Auch hier zeigt sich wieder, dass in England und Wales die Totaleinnahmen der Bahnen in der letzten Periode, d. i. 1881—1891, nur mehr um 10·4 pCt. gestiegen sind, während die Bevölkerung von England und Wales um 11·7 pCt. zugenommen hat.

In Schottland betrug die Steigerung der Einnahmen im Bahnverkehre innerhalb der Periode 1881—1891 12·3 pCt., was gegenüber der 7·77 pCt. betragenden Bevölkerungszunahme ein günstiges Resultat darstellt.

In Irland weisen die Bahneinnahmen insoferne befriedigende Ergebnisse auf, als in der Periode 1881—1891 die Totaleinnahmen um 573.325 £ stiegen, trotzdem die Bevölkerung sich in derselben Zeit um 470.086 Seelen vermindert hatte.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Dembica — Nadbrzezie: Umgestaltung einer Brücke und Correction des Bachprofils: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Umgestaltung der Babolówkabrücke in km 51·4 der Linie Dembica—Nadbrzezie und die damit verbundene Correction des Bachprofiles für den 28. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Julian Poznánski betraut. [G.-I.-Z. 17.136.]

— (Linie Hannsdorf — Wichstadtl-Lichtenau: Auflassung einer Ueberfahrtsbrücke und Herstellung eines Niveauüberganges: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Senftenberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Auflassung der zwischen den Stationen Grumberg-Mohrau und Grulich der Linie Hannsdorf—Wichstadtl-Lichtenau bei km 89·3/4 bestehenden hölzernen Ueberfahrtsbrücke und den Ersatz derselben durch einen bei km 89·27 herzustellenden Niveauübergang für den 29. September anberaumt. [G.-I.-Z. 17.386.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung einer Wasserleitung in km 1·6/8.) Für die Einleitung des Hochqnellenwassers in die von Franz Groher und Georg Karall in km 1·6/8 der Linie Wien—Triest beim südlichen Ende der Station Matzleinsdorf anf Bahngrund errichteten Magazine wurde die Baubewilligung ertheilt.
[4. September, Z. 45.300.]

— (Herstellung eines Verladegeleises in Graz.) Behufs Erleichterung der Verschiebemanipulation wurde am Bahnhofe in Graz ein Verladegeleise hergestellt.
[20. August, Z. 45.298.]

— (Linie Bruck a/M.—Vordernberg: Bauliche Veränderungen in Leoben.) Für die Vergrösserung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes, Verlängerung der Veranda und Herstellnng mehrerer Anbauten in der Station Leoben wurde der Bauconsens ertheilt. [4. September, Z. 48.073.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Umgestaltung von Hand- in Zugschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der bei den Wegrampen in km 136·496, 149·485 und 160·736 der Linie Marburg—Franzensfeste bestehenden Handschranken in Zugschranken für den 25. September anberaumt und wnrde mit der Leitnng der Commission der k. k. Regierungssecretär Richard Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 17.542.]

— (Linie Nabresina — Cormons: Bauliche Herstellung in Görz.) Für die Herstellung eines gemauerten Nebengebäudes beim Frachtenmagazin in der Station Görz wurde der Bauconsens ertheilt. [8. September, Z. 48.752.]

— (Linie Kufstein—Ala: Herstellnng einer Rollbahn.) Das Project für die Anlage einer schmalspurigen Rollbahn von der Station Grasstein zum Granitbruche in Sack für Zwecke des Steinbruchbesitzers Alois Fischer wurde zur Ausführung genehmigt. [31. Angust, Z. 44.412.]

— (Linie Pragerhof — Csakathurn: Einsatzkeller in Friedau.) Das Project für die Herstellung eines Einsatzkellers nächst dem Aufnahmsgebäude in der Station Friedau wurde znr Ausführung genehmigt.
[4. September, Z. 48.067.]

— (Kainachthaler Industriebahn: Zuschüttung des Bahndurchlasses.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 21. August durchgeführten Localverhandlung wurde das Project der Zuschüttung des Bahndurchlasses in km 0·385 der Kainachthaler Industriebahn zur Ausführung genehmigt. [9. September, 48.916.]

— (Linie Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt: Herstellung einer Brückenwaage in Münchendorf.) In der Station Münchendorf wurde für Zwecke der Pottendorf-Landegger Zuckerfabrik J. Hartig & Comp. eine Brückenwaage für Strassenfuhrwerke hergestellt. [30. August, Z. 47.098.]

Projectirte Localbahn Zwickau — Gabel. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Zwickau der Linie Röhrsdorf—Zwickau der Böhmischen Nordbahn nach Gabel die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 25. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [18. September, Z. 50.507.]

Localbahn Rohrbach-Seelowitz. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für eine von der Station Rohrbach-Seelowitz zur Stadt Seelowitz führenden Localbahn einschliesslich einer Schleppbahn zur Zuckerfabrik in Seelowitz die politische Begehnng auf den 25. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jellinek betraut. [22. September, Z. 48.746.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Bauliche Herstellung in der Station Wien.) Beim Aufnahmsgebäude in der Station Wien wird ein ebenerdiger Anbau hergestellt und die Adaptirung der Restaurationsküche vorgenommen.
[13. September, Z. 49.744.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 18. April und 4. Mai fanden rücksichtlich zweier für die Südbahn-Gesellschaft bestimmten Eilzugs-Locomotiven mit Schlepptender die technisch-polizeilichen Prüfungen statt. Die Locomotiven besitzen die Inventarsnummern 382 und 383, die Fabriksnnmmern 905 und 906 und wurden beide in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf gebaut. Die gesetzlich vorgeschriebene Kesselprobe haben beide gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 17. December 1887 genehmigten Typenplänen erbauten Locomotiven gut bestanden. Dieselben haben vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in eigenem Truckgestelle vorne unter der Rauchkammer liegen; die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt, und liegt die vierte Achse unter der Feuerbüchse. Die Maschinen haben aussenliegende horizontale Cylinder, aussenliegende Frames und die Rahmen des Truckgestelles innenliegend, die Steuerung, nach Stephenson, ist aussenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatnr ausgerüstet, und sind die Locomotiven noch versehen mit variablem Klappenblaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, nicht automatischer Vacuumbremse, System Hardy, auf die Triebkuppel und Tenderachsen wirkend und vom Zuge aus zu bethätigen, Spindelbremse am Tender, Dampfheizung, System Haag, ferner Ricourventil, Feuerspritzenschlauchverschraubung am linken Injector, Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter. Die Spurweite der Maschinen ist normal nnd beträgt das Totalgewicht jeder derselben 47·12 t. Die Probefahrten mit diesen Locomotiven fanden auf der 14·4 km langen Südbahnstrecke Wr.-Neustadt — Neunkirchen statt und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 105, bezw. 108 km und mittlere Geschwindigkeiten von 78, bezw. 79 km erreicht. Im Hinblicke auf das nach jeder Richtung hin anstandslose Ergebniss dieser Probefahrten obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, diese beiden Maschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft zu verwenden. [Z. 50.915.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Dugoselo-Novska (Lonjathalbahn). (Ausbaubestrebungen.) Die Interessenten der projectirten Lonjathalbahn Dugoselo-Novska haben in einer unter Vorsitz des Grafen Arthur Berchthold abgehaltenen Conferenz den Beschluss gefasst, den Ausbau der genannten Linie materiell zu fördern. Diese von der Station Dugoselo der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb — Fiume aus projectirte Linie wird diese am rechten Saveufer im Lonjathale über Moslavina in der Station Novska mit der Linie Zágráb (Agram)—Sunja—Novska-Bród verbinden und von Einflnss auf den Holzexport aus den in diesem Gebietstheile vorhandenen ausgedehnten Holzbeständen sein.

Localbahn Körös (Croat.-Kreuz)—Belovár. (Eröffnung der öffentlichen Betriebes.) Die von der Station Körös der südlichen Hanptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende Localbahn Körös-Belovár, deren schon für den Monat Juli in Aussicht genommene Betriebseröffnung von der technisch-polizeilichen Begehungscommission wegen damals constatirter Mängel vertagt wurde, ist nun, nach erfolgter Beseitigung derselben, am 12. September dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Nebst der gemeinsamen Ausgangsstation Körös sind noch die Stationen Sveti-Ivan-Zabno, Rovišec und die Endstation Belovár für den Gesammtverkehr eingerichtet. Die Linie Körös—Belovár wird ihre Fortsetzung von Belovár aus in nördlicher Richtung an die projectirte Localbahn Belovár-Gyurgyevac

(St. Georgen [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122, Vorconcession Post 2]) und dort Anschluss an die projectirte Localbahn Barcs-Telep—Gyurgyevac—Koproncza (Kopreinitz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1892, Vorconcession Post 1]) finden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 21. August mit 26 Passagieren und 937 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, sowie 16.752 Stück Bauholz von Triest nach Shanghai und Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 1 Collo Parfumeriewaaren, 19 Colli Esswaaren, 4 Colli Spiritus, 1075 Stück Bretter, 3357 Stück Staffeln, 6660 halbzöllige Bretter, 4671 Stück halbe Staffeln; nach Samarang 376 Colli Erdwachs; nach Bassorah 6 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 9 Colli Manufacturwaaren; nach Batavia 25 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 11 Colli Seife; nach Suez 131 Colli Zucker, 3 Colli Schuhwaaren; nach Gedda 3 Colli Manufacturwaaren, 102 Colli Zucker; nach Suakim 30 Colli Zucker; nach Aden 100 Colli Papier, 45 Colli Zucker, 27 Colli Zündhölzchen, 29 Colli Tabak, 16 Colli Esswaaren; nach Zanzibar 33 Colli Glasperlen; nach Mozambique 55 Colli Mehl; nach Mombassa 50 Colli Mehl; nach Kinde 90 Colli Glasperlen; nach Massaua 140 Colli Zucker; nach Hodeidah 50 Colli Zündhölzchen, 3 Colli Garne; nach Bombay 202 Colli Papier, 101 Colli Lampen, 16 Colli Thonwaaren, 169 Colli Glaswaaren, 138 Colli Manufacturwaaren, 27 Colli Knöpfe, 17 Colli Holzwaaren, 177 Colli Metallwaaren, 25 Colli Kurzwaaren, 216 Colli Farben, 58 Colli Seife, 14 Colli Garne, 6 Colli Spielwaaren, 57 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Musikinstrumente, 36 Colli Perlen; nach Bagdad 13 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Baumwollwaaren; nach Kurrachee 10 Colli Manufacturwaaren, 16 Colli Baumwollwaaren; nach Mangalore 11 Colli Lampen, 2 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli chemische Producte; nach Bassorah 10 Colli Manufacturwaaren; nach Calicut 5 Colli Metallwaaren; nach Colombo 22 Colli Baumwollwaaren, 52 Glasperlen, 10 Colli Garne, 12 Colli Metallwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Rangoon 5 Colli Manufacturwaaren; nach Madras 13 Colli Papier, 20 Colli Lampen; nach Calcutta 370 Colli Papier, 76 Colli Perlen, 15 Colli Kurzwaaren, 434 Colli Manufacturwaaren, 302 Colli Baumwollwaaren, 44 Colli Knöpfe, 56 Colli Garne, 21 Colli Glaswaaren, 23 Colli Lampen, 30 Colli Metallwaaren; nach Penang 58 Colli Papier, 37 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 141 Colli Papier, 6 Colli Manufacturwaaren, 57 Colli Baumwollwaaren, 103 Colli Bier, 32 Colli Mützen; nach Soerabaya 445 Colli Mehl, 50 Colli Erdwachs, 1 Collo Manufacturwaaren, 40 Colli chemische Producte, 10 Colli Glasperlen, 10 Colli Seife, 60 Colli Wein, 21 Colli Papier; nach Samarang 83 Colli Erdwachs, 10 Colli Glasperlen, 2 Colli Mützen; nach Batavia 1 Collo Baumwollwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Macassar 90 Colli Mehl; nach Hongkong 300 Colli Quecksilber, 100 Colli Zündhölzchen, 17 Colli Papier, 750 Colli Zündhölzchen (Option Shanghai), 6 Colli Manufacturwaaren; nach Manila 82 Colli Papier, 1 Collo Schuhwaaren, 358 Colli Bier, 8 Colli Glasperlen; nach Kobe 10 Colli Glasperlen. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 779.927 fl. ö. W.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Erbauung eines Raddampfers [Remorqueurs] mit Triplex-Maschine.) Auf der Budapester Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde vor Kurzem der besonders leistungsfähige Remorqueur grösster Gattung „Thommen", und zwar der erste Donau-Dampfer mit Triplex-Maschine, fertiggestellt. Die auf 12 Atmosphären Luftdruck berechneten mächtigen Kessel wurden von der Maschinenbaufirma Escher, Wyss & Comp. in Zürich geliefert, der Schiffskörper und die Einrichtung des Schiffes auf der Ofener Schiffswerfte hergestellt. Das Triplex-System, welches bei Schiffen der österr.-ungar. Monarchie bisher nur bei Seeschiffen in Anwendung gebracht wurde, bewährte sich bei den mit dem „Thommen" vorgenommenen Probefahrten sehr gut, die Maschinen arbeiten tadellos in ihren Functionen, und ergab die zwölfstündige Kohlenbemessung einen überraschend geringen Kohlenverbrauch. Ungeachtet des grossen Gewichtes des Schiffes ist der Tiefgang desselben ein verhältnissmässig geringer; dennoch vermag der Dampfer auf der Bergfahrt eine ganze Flottille beladener Schleppschiffe bei höchstem Wasserstande und stärkster Strömung zu remorquiren.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 24. bis zum 30. September.)

Adriatischer Dienst.

25. September, um Mitternacht: Dampfer „Thetis", Capitän A. Persich, nach Venedig.

26. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

27. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän E. Stabile, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

27. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.

28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

29. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän B. Vidos, nach Venedig.

30. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

25. September um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Minerva", Capitän G. Bojanovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.

26. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo", Capitän G. Brazzanovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.

28. „ um 1 Uhr Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

29. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Elektra", Capitän G. de Grisogano, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Kustendjè.

Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Mátala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliohora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. October, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. October, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie" Capitän . . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. September d. J. dem pensionirten Magazinsmeister der Oesterr. Staatsbahnen Franz Marhula in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. September d. J. dem Locomotivführer Josef Mannsfeld der priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand, in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Weberschan für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Weberschan der Linie Prag—Moldau wird am 1. October 1894 auch für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Wien, am 22. September 1894. [719]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger für die Personen-Haltestelle „Ober-Olberndorf", giltig vom 1. October 1894.

Für die Berechnung der Fahrpreise, bezw. Gepäcksfrachtsätze von und nach der Personen-Haltestelle Ober-Olberndorf sind die nachstehenden kilometrischen Entfernungen und Fahrpreiszonen massgebend:

Von und nach	Kilometer	Zone
Wien	31	4
Jedlesee	26	3
Jedlesee transit	25	3
Strebersdorf **	23	3
Langenzersdorf	20	2
Bisamberg **	19	2
Korneuburg	15	2
Spillern	9	1
Stockerau	5	1
Ober-Olberndorf	—	—
Sierndorf	3	1
Hobersdorf **	5	1
Schönborn-Mallebern **	8	1
Göllersdorf	11	2
Breitenweida **	16	2
Oberhollabrunn	21	3
Hetzmannsdorf-Wullersdorf *	28	3
Guntersdorf	32	4
Zellerndorf	44	5
Platt ***	46	5
Röschitz ***	51	6
Pulkau	54	6
Raffing ***	56	6
Missingdorf ***	58	6
Sigmundsherberg	63	6
Retz	51	6
Unter-Retzbach *	56	6
Schattau	59	6
Znaim	70	7

Wien, am 19. September 1894. [720]

Berlin-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 5. October 1894 tritt zum Berlin-Sächsischen Verbandstarif vom 1. März 1894 der Nachtrag II in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda, Friedland i. B. und Seidenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt. Exemplare sind zum Preise von 0·02 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 18. September 1894. [721]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Einbeziehung der Station Hetzendorf in den directen Tarif vom 1. Jänner 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1894 an bis zur Durchführung im Tarifwege sind Kohlensendungen nach der Station Hetzendorf der Südbahn auf Grund der im directen Tarife vom 1. Jänner 1894 für Atzgersdorf enthaltenen Frachtsätze direct abzufertigen.

Teplitz, am 21. September 1894. [722]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für Güter des Specialtarifes 1 bei Einlagerung im öffentichen Lagerhause in Saaz.

Für Güter des Specialtarifes 1 im Verkehre zwischen Floridsdorf-Donaufeld, Wien (Donauuferbahnhof), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit, Wien (Nordbahnhof), Klein-Schwechat, Klosterneuburg-Weidling, Nussdorf, Wien (Donauquaibahnhof), Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof), Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai, Stadlau, Wien (Staatsbahnhof), Wien (Südbahn) transit und Wien (Wien-Aspang Bahn) transit einerseits und den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der Strecken Komotau (incl.) bis Karlsbad (incl.), bis Reitzenhain (incl.) und bis Weipert (incl.) andererseits wird bei Einlagerung im öffentlichen Lagerhause der Firma Ferdinand Krausener & Co. in der Station Saaz vom 1. October 1894 an bis auf Widerruf die Reexpeditionsbegünstigung auf Grund der für diese Güter im Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1890, bezw. auf Grund der in den hiezu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze, unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen, sowie der die Behandlung und Verrechnung von Lagerhausgütern betreffenden, ab 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen im Kartirungswege bewilligt.

Wien, am 20. September 1894. [723]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Magdeburg-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 15. September trat der Nachtrag IX zum Gütertarife in Kraft, der im Wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Neundorf i. V. und Zschaitz der Sächsischen Staatsbahnen enthält. Der Nachtrag ist von den betheiligten Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1589	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	A) Graphit, reiner, roh (Natur-Graphit) oder geformt (in Tafeln, Kugeln oder Blöcke) B) Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen	Kruman	Berlin Anh., Dresd. und Görl. Bhf.	Bestimmungen des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarifes, Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif Nr. 44	Vom 1. October 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2	Pfennige A) 239 B) 168	221 152	18 16	Im Kartirungswege		
				Schwarzbach-Stuben					A) 271 B) 195	261 186	10 9			
1590	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Weintrebern und Weintrestern	Triest S.B. und Fiume	Bozen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- u. Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	207	161	46	Im Kartirungswege		
									Heller, bezw. incl. ungar. Steuer					
1591	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinentheile, eiserne oder vorwiegend aus Eisen bestehende	Wladislau	Brünn	Frachtzahlung mindest. für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe A giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 3	kr. 29·4	kr. 20·6	kr. 8·8	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1895 in Vorlage zu bringen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Frachtbriefen muss bahnämtlich bestätigt werden, dass die bezüglichen Sendungen thatsächlich für die Einrichtung der neuen Spinnerei bei Obrowitz der Herren Moritz Beran's Söhne in Brünn bestimmt sind und dem obgenannten Zwecke auch zugeführt wurden. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat der Empfänger, bezw. Versender auf eigene Kosten zu bewirken
				Bodenbach loco und transit					120·8	84·6	36·2			
1592	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Eisen, roh, der Position E—8 im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Schwechat-Kledering	Bosna-Brod	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894		Besteht kein directer Frachtsatz	87·5 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1593	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe und Rübenschnitte	Hohenmauth	Oujezd Borohrádek oder vice versa	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1895	Localtarif	kr. 10·8 13·1	kr. 9·8 12·1	kr. 1 1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1594	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Coaks	Bubna (St.E.G.)	Marchegg loco und transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	59·7 kr.	47·0 kr.	12·7 kr.	Im Kartirungswege		
1595	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holzsägespäne und Holzsägemehl	Brandeis a/A.	Peček Prag St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif		18 22 Gulden pro vierrädrigen Wagen ohne Unterschied des Ladegewichtes		Im Kartirungswege		Die Parteien haben das Auf- und Abladen der Sendungen innerhalb der tarifmässig festgesetzten Zeitfrist auf ihre Kosten zu besorgen
1596	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Schieferthon, ferner Thonerde, lose oder in Säcken verpackt	Střebichovic-Vinařic	Halbstadt St.E.G.	500 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende September 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	40·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente spätestens bis Ende December 1895 einzusenden sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1597	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Heilendorf Müglitz	Littau (L.B.) oder vice versa Littau (L.B.) oder vice versa	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1895	Localtarife	Classe C kr. 12·1 Sp.-T. 3 11·1	19·5 kr. 9·9 kr.	kr. 2·2 1·2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Vorortelinie der Wiener Stadtbahn ist die **Ausführung von Unterbauarbeiten** im 15. Baulose (Strecke Rosenhügelgasse in Ottakring — Herrengasse in Währing) im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen 554.768 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Vorortelinie und Donaustadtlinie (XV., Bahnhofstrasse Nr. 1), einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 15. October 1894, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction einzureichen.

Die k. k. General-Direction behält sich vor, nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung zu berücksichtigen, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des 28.000 fl. ö. W. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingebracht betrachtet werden.

Wien, im September 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 110. **Wien, 27. September 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 24. September 1894, Z. 51.401, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Italien.

Mit Note vom 11. September 1894 hat die kgl. General-Inspection der italienischen Eisenbahnen in Rom dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung zugehen lassen, dass die folgenden neu eröffneten und vertragsmässig in den Betrieb der Gesellschaft des mittelländischen Netzes gegebenen Eisenbahnstrecken:

Roma—Ronciglione—Viterbo (Länge 97 km) und
Varese—Porto Ceresio (Länge 15 km)

dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt sind.

Das Centralamt hat von dieser Mittheilung gemäss Art. 57[1] und 58 dieses Uebereinkommens den übrigen betheiligten Staaten Kenntniss gegeben. Da die von der Gesellschaft des mittelländischen Netzes bisher betriebenen Linien dem erwähnten Uebereinkommen bereits unterstehen, so erfolgt der wirkliche Eintritt der beiden neuen Eisenbahnstrecken in den internationalen Transportdienst ohne weiteren Verzug.

Wien, am 24. September 1894.

Wasserstrassenverkehr in Frankreich im Jahre 1893.

Der Verkehr der beladenen Wasserfahrzeuge, sowie die Gesammtgüterbewegung auf den französischen Wasserstrassen im Jahre 1893 bietet nach den officiellen, vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten publicirten Daten folgendes Bild:

Es befuhren:

I. Die Canäle, und zwar den Airecanal von Bauvin bis Aire und dessen Abzweigung, den Canal de Beurry, 14.430 Schiffe mit 2,908.970 t, den Seitencanal zur Aisne von Vieux-les-Asfeld nach Celles 7190 Schiffe mit 1,543.435 t, den Canal von der Aisne zur Marne von Berry au Bac nach Condé 6307 Schiffe mit 1,349.017 t, die Hauptlinie des Ardennencanals von der Maas bis Vieux-les-Asfeld 2499 Schiffe mit 444.235 t, den Canal von Bergues von Bergues bis Dünkirchen 3501 Schiffe mit 406.539 t, den Canal de Berry, und zwar von Montluçon nach Fontblisse 9401 Schiffe mit 533.870 t, zwischen Fontblisse und Noyers 7155 Schiffe mit 358.201 t, zwischen Fontblisse und dem Seitencanal zur Loire 9150 Schiffe mit 515.136 t, den Canal du Blavet zwischen Pontivy und Hennebont 3211 Schiffe mit 139.289 t, den Canal de Bourbourg von Grindel nach Dünkirchen 3036 Schiffe mit 1,102.242 t, den Canal de Bourgogne zwischen Laroche und St. Jean de Losne 4693 Schiffe mit 509.665 t, den Canal de Briare zwischen der Loire und Buges 7226 Schiffe mit 736.597 t, den Canal de Calais von Le West nach Calais und die Abzweigungen dieses Canals nach Ardres und Guines 5318 Schiffe mit 419.860 t, die Hauptlinie des Canal du Centre von Châlons sur Saone zur Loire 11.403 Schiffe mit 1,154.445 t, den Canal de la Haute Colme von Watten nach Bergues 4930 Schiffe mit 533.536 t, den Canal St. Denis von Paris (La Villette) zur Briche 7110 Schiffe mit 1,625.727 t, den Canal de la

Deule von Fort de Scarpe [illegible] [illegible] und [illegible] zweigung von Séclin 21.611 Schiffe mit [illegible].20.174 t, den Canal de la Basse-Deule von Marquette nach Deulemont 3172 Schiffe mit 480.390 t, den Canal de l'Est, und zwar die Nordlinie von der belgischen Grenze bis Tournay 6358 Schiffe mit 1,255.473 t, die südliche Linie zwischen Toul und Messein 4056 Schiffe mit 789.043 t, zwischen Messein und Corre 2080 Schiffe mit 401.907 t, endlich die Abzweigung nach Nancy 1797 Schiffe mit 323.324 t, den Seitencanal zur Garonne, Hauptlinie und Abzweigung nach Montauban 5228 Schiffe mit 195.501 t, den Canal von Havre nach Tancarville 2451 Schiffe mit 445.978 t, den Canal von Lens zur Deule zwischen Eleu und Courrières 3477 Schiffe mit 853.567 t, den Canal du Loing von Buges nach St. Mammès 7117 Schiffe mit 844.921 t, den Seitencanal zur Loire von Digoin nach Briares nebst Abzweigungen 17.764 Schiffe mit 1,231.834 t, den Seitencanal zur Marne von Courrot bis zur Schleuse von Dizy 6078 Schiffe mit 1,309.378 t, den Canal der Obermarne, und zwar die Hauptlinie von Rouvroy bis Courrot 3351 Schiffe mit 583.273 t, die Abzweigung von St. Dizier nach Vassy 1071 Schiffe mit 187.848 t, den Marne-Rhein-Canal von Vitry le François bis zur deutschen Grenze 12.870 Schiffe mit 2,582.417 t, den Canal St. Martin zwischen Paris (La Villette) und der Seine 6673 Schiffe mit 973.383 t, den Canal du Midi, Hauptlinie und Abzweigungen, 6496 Schiffe mit 241.386 t, den Canal von Mons nach Condé 2632 Schiffe mit 643.139 t, den Canal von Nantes nach Brest zwischen Nantes und Redon 4109 Schiffe mit 275.356 t, zwischen Redon und Châteaulin 2684 Schiffe mit 137.750 t, den Canal de Neuffossé zwischen Aire und St. Omer 10.929 Schiffe mit 1,744.532 t, den Canal du Nivernais von St. Léger des Vignes nach Auxerre nebst der Abzweigung nach Vermenton 2880 Schiffe mit 252.200 t, den Seitencanal zur Oise von Janville nach Chauny 14.914 Schiffe mit 3,818.979 t, den Canal von der Oise zur Aisne zwischen Abbécourt und Bourg et Comin 4950 Schiffe mit 1,200.612 t, den Ourcqcanal von Port aux Perches nach Paris (La Villette) 10.829 Schiffe mit 854.851 t, den Canal St. Quentin von Cambray nach Chauny 19.013 Schiffe mit 4,671.709 t, den Canal von der Rhone nach Cette zwischen Beaucaire und Cette 4160 Schiffe mit 236.097 t, den Rhone-Rhein-Canal von St. Symphorien bis zur deutschen Grenze 1715 Schiffe mit 207.997 t, den Canal von Roanne nach Digoin 3312 Schiffe mit 302.075 t, den Canal von Roubaix nach Marquette an der belgischen Grenze nebst Abzweigung 2883 Schiffe mit 523.766, den Canal von der Sambre zur Oise zwischen Landrecies und Farguiers 3452 Schiffe mit 893.139 t, den Canal de la Sensée von Etrun nach Courchelettes 10.648 Schiffe mit 2,571,136 t, den Canal de la Somme von St. Simon nach Amiens 2200 Schiffe mit 490.215 t.

II. Die Flüsse, und zwar die Aa von St. Omer nach Gravelingen 14.325 Schiffe mit 1,823.987 t, den Adour zwischen Aire und Bec du Gave 3365 Schiffe mit 101.248 t, zwischen Bec du Gave und dem Meere 7903 Schiffe mit 223.433 t, die Aisne von Celles bis zur Mündung in die Oise 1971 Schiffe mit 318.073 t, die Schelde zwischen Cambrai und Etrun 14.304 Schiffe mit 3,581.276 t, zwischen Etrun und Condé 7555 Schiffe mit 1,761.251 t, zwischen Condé und der belgischen Grenze 2556 Schiffe mit 560.745 t, die Garonne zwischen Agen und Castets 3898 Schiffe und 105.414 t, zwischen Castets und der Einmündung der Dordogne 15.835 Schiffe mit 756.651 t, die Loire von Nantes bis St. Nazaire 2486 Schiffe mit 229.716 t, die Lys von Aire bis zur belgischen Grenze 4646 Schiffe mit 656.657 t, die Marne von Dizy bis zur Seine 3404 Schiffe mit 638.819 t, die Mayenne von Brieres bis zur Loire 4523 Schiffe mit 189.555 t, die Mosel von Frouard bis zur deutschen Grenze 1207 Schiffe mit 221.373 t, die Oise von Janville bis zur Seine 11.114 Schiffe mit 2,820.718 t, die Rhone in der Strecke Parc—Lyon 6985 Schiffe mit 170.879 t, zwischen Lyon und Arles 6518 Schiffe mit 578.297 t und zwischen Arles und dem Mittelmeere 1486 Schiffe mit 227.654 t, die Sambre von Landrecies bis zur belgischen Grenze 3688 Schiffe mit 920.856 t, die Saone zwischen Corre und St. Jean de Losne 2533 Schiffe mit 378.430 t, zwischen St. Jean de Losne und der Insel Barbe 6319 Schiffe mit 720.146 t, zwischen der Insel Barbe und der Einmündung in die Rhone 4491 Schiffe mit 501.947 t, die Scarpe zwischen Arras und Courchelettes 1824 Schiffe mit 257.261 t, zwischen Courchelettes und Port de Scarpe 11.353 Schiffe mit 2,748.884 t und zwischen Port de Scarpe und Mortagne 2546 Schiffe mit 539.532 t, die Seine zwischen Montereau und der Grenze der Departements Seine et Marne und Seine et Oise 9904 Schiffe mit 1,402.552 t, zwischen der bezeichneten Grenze und Paris 21.015 Schiffe mit 3,856.930 t, im Weichbilde von Paris 23.848 Schiffe mit 4,834 840 t, unterhalb Paris bis Briche 13.696 Schiffe mit 3,003.189 t, von Briche bis zur Oisemündung 15.553 Schiffe mit 3,587.705 t, von der Oisemündung bis Rouen 7692 Schiffe mit 1,575.693 t und zwischen Rouen und Havre 2573 Schiffe mit 418.896 t, die Vilaine von der Brücke bei Cesson bis Malon 3173 Schiffe mit 146.170 t, die Yonne von Auxerre bis Laroche 1247 Schiffe mit 143.731 t und von Laroche bis Montereau 3152 Schiffe mit 415.054 t.

Der Gesammtgüterverkehr auf den französischen Wasserstrassen betrug 25,205.222 (— 429.901 = 1·6 pCt.) t Waaren, wovon auf die Canäle 14,849.140 und auf die Flüsse 10,356.082 t entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates August.) Zu den mit Ende des Monates Juli in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 383·58 km sind im Monate August durch den Baubeginn des zweiten Geleises in der Strecke Chodau—Neusattl der Buschtěhrader Bahn 4·00 km zugewachsen. Fertiggestellt wurden die Schleppbahn Monfalcone-Porto Rosega der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft mit 2·50 km und die Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn) mit 31·00 km, welche am 10. August dem Betriebe übergeben wurde. Es verblieben demnach 354·08 Kilometer Eisenbahnen mit Schluss des Monates August in Bauausführung, wovon 96 km auf Staatsbahnen, 22·34 Kilometer auf Hauptbahnen und 235·74 km auf Localbahnen entfallen. Die 6·82 km lange Localbahn Přivos-Mähr.-Ostrau-Witkowitz, welche in den vorhergehenden Ausweisen über den Baufortschritt als im Baue stehend nicht ausgewiesen wurde, ist am 18. August dem Verkehr übergeben worden. Der Bauvollendung waren entgegengereift: die 7·35 km lange Strecke Gablonz—Wiesenthal der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald und die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz (seither eröffnet und dem Betriebe übergeben); ferner gehen in nächster Zeit der Bauvollendung entgegen: das zweite Geleise in der Strecke Neusattl—Falkenau a/d. Eger der Buschtěhrader Bahn, die Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) der Steiermärkischen Landesbahnen, die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz und die Localbahn Wotic-Selčan. Die Zahl der im Monate August beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 19.673,

d. i. 52 per Kilometer im Durchschnitte, gegen die nahezu gleiche Anzahl im Vormonate. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98 vom 30. August.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Dux—Eisenstein: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Saaz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Industriegeleise-Anlage in km 192·8/9 für den 26. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath v. Blaschek betraut. [G.-I.-Z. 17.822.]

— (Linie Olmütz—Kosteletz: Erweiterung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung des Industriegeleises zu der Zuckerfabrik der Firma Gebrüder A. und H. May in Hatschein durch Anlage eines zweiten Geleises für den 29. September anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jellinek betraut. [G.-I.-Z. 17.543.]

— (Linie Podgorze-Bonarka—Lemberg: Erweiterung der Station Iwonicz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Iwonicz für den 2. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Ferdinand Pawlikowski betraut. [G.-I.-Z. 16.991.]

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Linie Reichenberg—Bischofswerda: Herstellung einer Wasserableitung: Nachtragsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Rumburg hat die Nachtragsverhandlung hinsichtlich des Projectes für Ableitung der durch die Bahnanlage in km 10·8/11·5 der Strecke Reichenberg—Zittau concentrirten Wässer für den 28. September anberaumt. [G.-I.-Z. 17.758.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt: Herstellung eines Mittelpfeilers bei der Brücke über den Pottendorfer Werkscanal: Politische Begehung und commissionelle Verhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Wr.-Neustadt hat die politische Begehung und commissionelle Verhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines gemauerten Mittelpfeilers an Stelle des schadhaften Holzjoches bei der Brücke über den Pottendorfer Werkscanal in km 32·6391 der Linie Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt für den 1. October anberaumt. [G.-I.-Z. 17.675.]

— (Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben: Umwandlung von Handschranken.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Umgestaltung des Handschrankens in km 2·777 der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung übersendet. [17. September, H.-M.-Z. 49.156.]

Localbahn Baden-Vöslau. (Wasserleitungsanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Baden hat hinsichtlich des Projectes, betreffend Errichtung einer Rohrleitung vom Schwechat Au-Bache zum Brunnen der elektrischen Centralstation für den Betrieb der Localbahn Baden-Vöslau in Baden behufs Beschaffung des zur Condensation des Dampfes erforderlichen Einspritzwassers, die Localcommission auf den 27. September anberaumt. [22. September, H.-M.-Z. 51.251.]

Localbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha. (Bauherstellung.) Das Project für Vergrösserung der gedeckten Lagerräume und Herstellung eines neuen Flugdaches und einer Schreibstube in der Station Auscha wurde gutgeheissen und an die Statthalterei in Prag zur Amtshandlung gesendet. [18. September, H.-M.-Z. 50.233.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im II. Quartale 1894.) In den Monaten April, Mai und Juni 1894 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den im Betriebe stehenden Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. a) Linie Aussig—Komotau: Schiebebühnen und Brückenwaagen bei den Schachten [illegible]-Humboldt I und II, Centrum in Niedergeorgenthal; Ausziehgeleise am Bahnhofe in Kopitz; Eisenconstructionen in km 44·588 r. G. und im Schleppgeleise zur Brüxer Spiritus- und Pottaschefabrik; Blechbrücken für die Durchfahrten im linken Geleise km 0·443, 0·455 und 0·498; eiserner Perron in der Station Brüx; drittes Geleise an der Elbe-Schleppbahn in Aussig; Reconstruction der Geleise der Schleppbahn zum Barbara-Schachte nächst Katzendorf. b) Linie Türmitz—Bilin: Neues Geleise, linksseitig vom durchgehenden Hauptgeleise in der Station Tschochau-Hlinai.
2. Böhmische Commercialbahnen. a) Linie Sadowa—Smiřič: Nebengebäude in der Station Smiřič. b) Linie Rokycan—Nezvěstic: Zweigwasserleitung zum Reservoir der Station Miröschau.
3. Böhmische Nordbahn. a) Linie Prag—Georgswalde—Ebersbach: Verladestelle in km 6·1/3 der Strecke Bakow—Weisswasser; Tabak-Verkaufsbude und freistehendes Nebengebäude beim Materialdepot in der Station Böhm.-Leipa; Wartehalle in der Station Röhrsdorf; Wartesaal-Anbau an das Aufnahmsgebäude in der Station Tannenberg. b) Linien Bodenbach—Warnsdorf und Böhm.-Kamnitz—Steinschönau: Aschengruben in den Stationen Tetschen und Steinschönau; Einleitung des Wassers aus der von der Stadtgemeinde Böhm.-Kamnitz hergestellten Wasserleitung in das Wächterhaus bei km 25·2/3 der Station Böhm.-Kamnitz, dann in diese Station und in das Wächterhaus Nr. 3/18.
4. Bozen-Meraner Bahn: Bureauanbau am Bahnhofe in Meran.
5. Buschtěhrader Eisenbahn. a) Linie Prag—Eger: Eisenconstruction der Ueberfahrtsbrücke in km 201·346. b) Linie Falkenau a/d. Eger—Klingenthal: Geleise-Erweiterung in der Station Davidsthal. c) Linie Prag (Smichow)—Hostiwitz: Freistehendes Nebengebäude in der Station Prag (Smichow). d) Schleppbahn Tuhan—Mayrau-Schacht: Hölzerne Laufbrücke am Mayrau-Schachte.
6. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz: Ueberfahrtsbrücke in km 0·433, Holzconstruction.
7. Eisenbahn Wien—Aspang: Güterschuppen in der Station Biedermannsdorf.
8. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Verladerampe sammt Geleiseanlage in der Station Gänserndorf; Personen-Haltestelle Lobzów in km 408·4 zwischen den Stationen Zabierzow und Krakau; Anbau an das Getreidemagazin, Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes und Umgestaltung der Laderampe sammt Einbindung des Rampengeleises am Vorbahnhofe in Krakau; Wächterhaus Nr. 116/2 in km 171·7/8 der Strecke Hullein—Rzikowitz; Weichen- und Signal-Sicherungsanlage auf der Nordseite des Hauptbahnhofes in Prerau; Oder-Inundationsbrücken in km 263·017, Geleise I, und in km 263·758, Geleise I; Oder-Flussbrücke in km 263·317, Geleise I; Blechbrücke in km 266·619 im Werkstättengeleise der Station Mähr.-Ostrau; Anbau einer Wartehalle an das Wächterhaus Nr. 235 in der Haltestelle Zabrzeg; Anbau an das Aufnahmsgebäude in der Station Dzieditz; zweites Heizhausgeleise in der Station Trzebinia. b) Linie Lundenburg—Brünn: Holzlagerschuppen für J. & J. Kohn in der Station Saitz. c) Linie Brünn—Prerau: Arbeiter-Haltestelle beim Wächterhause Nr. 6 in km 7·3/4. d) Linie Zauchtl—Bautsch: Entleerungsgrube in der Station Wigstadtl; Kalkschuppen in der Station Bautsch für Schnabl & Karplus.
9. Mährisch-schlesische Centralbahn. a) Linie Jägerndorf—Ziegenhals: Blechbrücken in km 18·590 und 23·308. b) Linie Olmütz—Jägerndorf—Troppau: Blechbrücken in km 28·4/5, 35·5/6, 36·5/6, 37·6/7, 48·8/9, 49·01 und 50·4/5.
10. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Wien—Tetschen: Kalkschuppen nebst Strassenbrückenwaage am Bahnhofe in Wien für D. Berl; Personen-Haltestelle Friedenau zwischen den Stationen Přibislau-Schlappens und Deutschbrod; neu errichtete Personen- und Kreuzungsstation Wlkanetsch zwischen den Stationen Sestina und Goltsch-Jenikau; Kohlenschuppen in der Station Čalositz-Černosek; Eisdepot und Signalhütte in der Station Schreckenstein; neu errichtete Personen-Haltestelle Goltsch-Jenikau Stadt; Schleppbahn zur fürstlich Schwarzenberg'schen Ziegelei in Sedletz; Wagenkasten in der Station Krscheschitz. b) Linie Gross-

pricsen—Wernstadt—Auscha: Kohlenschuppen in der Station Wernstadt für die Richard Hartmann-Schächte. c) Linie Deutschbbrod—Rossitz: Geleise von der Station Rossitz zur Zuckerraffinerie des N. Benies. d) Linie Chlumetz—Parschnitz: Einbindung des Magazinsgeleises in der Station Arnau.

11. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Bodenbach: Drei Hütten für W. Sauer im Restaurationsgarten, dann Adaptirnngen des Wartesaales, einer Portierloge und von Garderoben auf der Ankunftsseite des Aufnahmsgebäudes in Wien; Reconstruction der Blocklinie Wien—Spitz—Stadlau und Ergänzung der Sicherungsanlage in Erdbergerlände; Kohlenschuppen für Weinmann; Geleiseerweiterung in der Station Pardubitz; neue Geleise in der Petroleumraffinerie von D. Fanto & Co. in Pardubitz; freistehende Nebengebäude bei den aufgelassenen Wächterhäusern der Strecke Böhm.-Trübau—Bodenbach in km 258·698, 259·850, 262·629, 263·426, 270·287, 301·639, 417·623, 418·904, 419·664, 424·844, 429·913, 432·415, 445·313, 446·185 und 446·720, dann bei der Signalhütte Nr. 263 in km 314·091, weiters bei den gegen Prag gelegenen Wächterhäusern in den Stationen Zamrsk und Dašic, dann bei den 2 Wächterhänsern in der Station Bubenč und bei dem Wasserstationsgebäude in Theresienstadt; verlängerter Umladeperron und freistehendes Nebengebäude in der Station Chotzen; neu errichtete Personen-Haltestellen „Černa bei Ber" zwischen den Stationen Dašic und Pardubitz und in km 490·662 zwischen den Stationen Theresienstadt und Lobositz-Deutsch-Kopišt; 31 Wirthschaftshöfe der Linien Böhm.-Trübau—Bodenbach, Chotzen—Braunau, Peček—Zásmuk, Čelakovic—Mochov und 2 Wirthschaftshöfe in der Station Theresienstadt; Lampisteriegebäude an der Ankunftsseite der Bahnhofhalle in Prag; ein Nebengebäude beim Heizhause Nr. 1 in Wien; Nebengebäude beim Aufnahmsgebände in der Station Stadlau; provisorische Verladegeleise für die Thonwaaren- und Ziegelfabrik Dwořak & Fischer bei der Station Libšic. b) Linie Kralup—Střebichovic-Vinařic: Signalhütte in der Station Střebichovic-Vinařic. c) Linie Schlachthausbahn St. Marx: Nebengebäude in der Station St. Marx-Wächterhaus. d) Linie Brünn—Vlarapass: Brückenwaage in der Station Bilnitz-Brumov; Signalhütte in der Station Ungar.-Ostra. e) Linie Wien—Stadlau—Marchegg: Oberirdischer Eiskeller in der Station Marchegg. f) Linie Pořičan—Nimburg: Nebengebäude beim Frachtenmagazin in der Station Nimburg. g) Linie Lobositz—Libochowitz: Erweiterung der Station Chotěšov.

12. Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Ostrawitzabrücke in km 3·885 der Strecke Mähr.-Ostrau—Kunzendorf.

13. Salzkammergut-Localbahn. Linie Ischl—Salzburg: Kohlenschuppen in der Station St. Lorenzen.

14. Stauding-Stramberger Localbahn: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Drholetz; Aufmauerung je eines Stockwerkes bei den Aufnahmsgebäuden in den Stationen Nesselsdorf und Stramberg.

15. Steiermärkische Landesbahnen. Localbahn Pöltschach-Gonobitz: Elektrische Schienencontacte zur Controle der Fahrgeschwindigkeit.

16. Südbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Triest: Zwillingsträger-Constructionen bei den Objecten in km 73·356, 76·226, 140·597, 141·363, 146·348, 153·843, 177·687, 182·491, 183·761, 184·654, 187·904, 193·423, 194·119, 194·573; Eisenconstructionen in km 158·843 (Normal- und Schmalspurgeleise), ferner in km 14·535, 14·846, 18·094, 18·244, 18·382, 18·574, 19·135, 30·231; Blechbrücken in km 15·587; Schleiferbachbrücke in km 34·146; Waaghütte bei der Viehwaage und Flugdach über dieselbe in der Station Triest; linkes Geleise der Hafendorfer Mürzbrücke; 54 Blechbrücken in den Ingenieur-Sectionen Marburg I und II; Nebengebäude für Passagiere in der Station Trifail; Adaptirungen im Aufnahmsgebäude und Umänderung der Geleiseanlagen in der Station Laibach; Sicherungsanlage gegen das Entrollen von Wagen in der Station Nabresina; Tabak-Verschleisshütte und Fahrstrassenverschluss bei der nördlichen Sicherungsanlage am Bahnhofe in Wr.-Neustadt; Stockgeleise-Verlängerung in der Station St. Peter. b) Linie Wien—Pottendorf: Schleppgeleise bei Hennersdorf zu den Ringöfen II und V der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft. c) Linie Bruck a/M.—Leoben: Murbrücke bei Bruck a/M. in km 0·336; Brücken in km 0·833 und 6·042. d) Linie Leoben—Vordernberg: Holzbrücke in km 11·931. e) Linie Marburg—Franzensfeste: Maniergewölbe in km 75·30. f) L[illegible]—Cormons: Zweites Geleise in km 13·[illegible]cone und Geleiseverschiebung nebst Wec[illegible] dieser Station. g) Linie Kufstein—Ala: [illegible]zeughütte in der Station Hall; Ablenkgeleis[illegible]eleise in der Station Grasstein. h) Linie [illegible]sek: Verlängerung des Stockgeleises [illegible]e der Station Steinbrück.

17. Süddnorddeutsche [illegible] a) Linie Deutschbrod—Lieb[illegible] Holz- und Kohlenlagerplatze des [illegible] Opatowitz; Feuerlöschrequisiten-Sch[illegible] Station Smiřič. b) Linie Josefstadt—Sei[illegible]g: Personen-Haltestelle Minkwitz-Dörfel zwischen den Stationen Friedland und Weigsdorf; Schreibstube im Güteraufgabsmagazine in der Station Reichenberg; Kohlenschuppen für J. Scharm in der Station Langenbruck. c) Linie Reichenberg—Gablonz: Anbau an das Aufnahmsgebäude in der Station Gablonz.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 21. Mai bis 14. Juni fand rücksichtlich vier für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Güterzugs-Locomotiven die technisch-polizeiliche Prüfung mit anstandslosem Ergebnisse statt. Die Maschinen, welche theils in Wr.-Neustadt, theils in Floridsdorf erbaut wurden, gehören sämmtlich der Serie III/c an und tragen die Fabrikationsnummern 3719, 3720, 909 und 910, sowie die Inventarsnummern 5733, 5734, 5911 und 5912. Die Kessel dieser vier Maschinen haben die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die zwei in der Wr.-Neustädter Locomotivfabrik gebauten Maschinen wurden nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 12. November 1887, Z. 38.866, genehmigten Typenplänen hergestellt. Dieselben haben drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist; sämmtliche Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction Allan, ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und ist zwischen den Federn der dritten Achse eine Traverse vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und sind diese Locomotiven noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, Cl. E, Nr. 9, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr mit Sieb, Vacuumbremse auf Tender und Wagenzug, Spindelbremse am Tender, ferner Dampfheizungseinrichtung und Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter. Die zwei anderen Locomotiven, welche in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf erbaut wurden, sind nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 28. März 1894 genehmigten Typenplänen hergestellt und unterscheiden sich von den vorbeschriebenen Maschinen nur dadurch, dass die Steuerung die Construction nach Heusinger zeigt, die Umsteuerung mittelst Schraube geschieht und die Anfahrtsvorrichtung nach dem System Gölsdorf construirt ist. Ausserdem ist an diesen Locomotiven beiderseits ein Pulsometerwechsel vorhanden. Das Totalgewicht jeder dieser Maschinen beträgt 41·5, bezw. 42 t. Die Spurweite ist bei allen vier Maschinen normal. Die Probefahrt mit denselben wurde auf der 11·8 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vorgenommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 71 km, bezw. 72 km, und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 39 km, 44 km und 45 km erreicht. Im Hinblicke auf das allseitig günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen obwaltete kein Anstand, die vorbeschriebenen vier Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu übergeben. [Z. 50.915.]

— (Restringirung der Station Zužel.) Aus ökonomischen Gründen ist die Station Zužel der Linie Rawa ruska—Sokal nur mit einem Haltestellenwächter besetzt worden und wurde dieselbe mit 15. September als Betriebs-Telegraphenstation aufgelassen. [Z. 51.405.]

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin. (Locomotivprüfung.) Am 10. Juni wurde am Südbahnhofe in Wr.-Neustadt im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung der für die Linien der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin bestimmten Lastzugs-Locomotive mit Schlepptender, der Inventarsnummer 52, Serie III/c, und der Fabrikationsnummer 3739, welche in der Wr.-Neustädter Locomotivfabrik neu hergestellt wurde, mit anstandslosem Ergebnisse durchgeführt. Der Kessel hat die vorgeschriebene Probe gut überstanden. Die Locomotive besitzt im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die

Triebachse ist. Sämmtliche Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat horizontale aussenliegende Cylinder und aussenliegende Frames, die Steuerung nach Stephenson ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch 6 Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der zweiten und dritten Achse je ein Balancir vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach System Friedmann, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, auf Tender und Wagenzug wirkend, und Spindelbremse am Tender. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande beträgt 40·04 Tonnen. Die mit dieser Maschine unternommene Probefahrt fand auf der 14·4 km langen Strecke von Wr.-Neustadt bis Neunkirchen der Südbahn-Gesellschaft statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 60 km und eine mittlere von 41·1 km erreicht, so dass aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand obwaltete, die vorbeschriebene Locomotive dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin zu übergeben. [Z. 50.915.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von fünf Güterzugs-Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 11. September der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Bewilligung zur Anschaffung von 5 Stück Güterzugs-Locomotiven mit Verbundeinrichtung sammt den dazugehörigen Tendern, welche Fahrzeuge nach den mit den Handelsministerial-Erlässen vom 10. Juni 1893, Z. 18.447, und vom 25. Mai 1889, Z. 17.610, genehmigten Typenplänen erbaut werden sollen, ertheilt. [Z. 42.289.]

Zusammenstellung

der im Monate August 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge (Anzahl)				Verspätungen in den Endstationen (Anzahl)					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch (Anzahl der Veranlassungen)									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2282	20.410	5.488	28.180	151	230	24	405	1·4	168	15	386	.	.	.	.	.	.	11
Nordöstliche Linien	188	3.329	4.166	7.683	5	27	6	38	0·4	22	2	39	.	.	.	.	1	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	273	.	273	.	1	.	1	0·3	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	629	268	959	3	3	.	6	0·6	9	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	466	319	847	.	6	5	11	1·2	6	.	12	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.066	899	2.151	3	10	.	13	0·5	10	3	22	.	.	.	.	1	.	.
Böhmische Westbahn	62	391	186	639	3	11	.	14	2·1	13	.	2	.	.	.	.	1	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	248	502	1.891	2.641	20	6	1	27	1·0	28	3	22	.	.	.	.	1	.	5
Eisenbahn Wien-Aspang	.	320	754	1.074	.	3	.	3	0·2	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	124	341	.	3	3	6	1·7	4	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	494	4.379	3.420	8.293	45	38	6	89	1·0	92	11	38	1	2	.	.	4	.	13
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	434	.	496	.	4	.	4	0·8	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	480	67	547	.	2	.	2	0·3	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	4.652	562	5.586	37	45	4	86	1·5	91	1	36	.	.	.	.	.	.	19
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	647	5.487	3.317	9.451	30	40	20	90	0·9	67	3	53	.	.	.	.	.	1	1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	269	41	310	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	716	7.438	880	9.034	87	73	9	169	1·8	151	3	97	.	.	.	17	.	11	28
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.397	217	1.614	.	26	.	26	1·6	17	.	17	.	.	.	.	.	.	22
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	10	124	248	382	1	5	8	14	3·6	1	.	14	.	.	.	1	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	26	1.984	.	2.010	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5417	54.433	22.909	82.759	385	533	86	1004	.	683	41	750	1	2	.	18	8	12	102

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
4. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·2 „
5. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·3 „
6. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·3 „
7. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 0·4 „
8. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·5 „
9. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·6 „
10. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·8 „
11. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 0·9 „
12. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 1·0 pCt.
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·0 „
14. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 1·2 „
15. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 1·4 „
16. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 1·5 „
17. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 1·6 „
18. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 1·7 „
19. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·8 „
20. Böhmische Westbahn . . . . 2·1 „
21. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 3·6 „

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Eisenbahn Alvincz—Koncza—Nagy-Szeben (Hermannstadt). (Politisch-administrative Begehung.) Am 6. August fand unter Führung des Sectionsrathes Alexander Heim und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Interessenten die politisch-administrative Begehung des Theilstrecke Alvincz Koncza der projectirten Eisenbahn Alvincz — Koncza — Nagy - Szeben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70, Vorconcession Post 1) statt. In Würdigung der verkehrspolitischen Bedeutung der Eisenbahn Alvincz—Nagy-Szeben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81) ist der Ausbau dieser von der Station Alvincz der östlichen Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden und die genannte Hauptlinie mit der Linie Nagy - Szeben—Tolmács—Vöröstorony-Szoros (Rothenthurmpass) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11) und weiterhin im Sinne des mit dem Königreiche Rumänien abgeschlossenen Staatsvertrages vom Jahre 1891 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1891) mit dem rumänischen Eisenbahnnetze verbindenden Linie als erstclassige Eisenbahn in Aussicht genommen.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Absperrung der rückwärtigen Plattform der Wagen gegen die Strassenfahrbahn.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten die Einführung von sperrbaren Thüren veranlasst, durch welche das Auf- und Absteigen der Fahrgäste gegen die Fahrbahn der Strasse verhindert wird.

Strassenbahn mit elektrischem Betriebe in Fiume. (Ertheilung der Vorconcession von Seiten der städtischen Communalbehörde.) Die Communalbehörde der Stadt Fiume hat, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, der Ungarischen Elektricitäts-Actiengesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Bereiche der Stadt Fiume zu erbauende, vom Scoglietto-Platze ausgehende und vorläufig bis zur Westgrenze des städtischen Gebietes führende Strassenbahn mit elektrischem Betriebe ertheilt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54).

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Projectirte Regelung des Verkehres von Reservoirwagen.) Nachdem in der seinerzeit von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen angeregten Frage einer im Einvernehmen mit dem Vereine Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen zu vereinbarenden Regelung des Verkehres von Reservoirwagen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83) bisher eine Einigung nicht erzielt wurde, der Antrag der kgl. Ungar. Staatsbahnen aber auch Seitens mehrerer österreichischer Verwaltungen unterstützt wurde und dieselben einstimmig auf die vielen Schwierigkeiten hinwiesen, welche sich besonders im Grenzverkehr mit Rumänien bei den Petroleumtransporten ergeben, so kommt der Antrag neuerdings zur Verhandlung, und wurde der Ausschuss angewiesen, ein diesbezügliches einfaches Reglement auszuarbeiten und der nächsten Versammlung vorzulegen. Bis dahin gelten in Oesterreich-Ungarn die bisherigen Bestimmungen.

Ausland.

Russland. (System der Nordbahnen.) Die combinirte Session des Minister-Comité und des Departements des Reichsrathes für Gesetzgebung hat sich für den Bau der Linie von Sserdopol am Ladogasee über Powenez nach Kem oder Ssoroki am Weissen Meere als dritter Nordbahnlinie neben den bereits beschlossenen Linien Perm—Wjatka—Kotlas an der Dwina und Wologda—Archangelsk ausgesprochen. Die Fortsetzung dieser Linie vom Weissen Meere an die Murnanküste soll einer ferneren Zukunft vorbehalten bleiben, ebenso die Erbauung zweier weiterer Ergänzungslinien, der Linie Wjatka—Rybinsk, bezw. Wjatka—Jaroslaw, und der Linie Kasan—Wjatka.

England. (Londoner Eisenbahnverkehr.) Der suburbane Verkehr der in London einmündenden Eisenbahnen bietet ein bemerkenswerthes Bild, welchen Umfang der Verkehr in der III. Classe gegenüber den anderen Classen bereits gewonnen hat. Der Ausgangspunkt für die Steigerung im Verkehr III. Classe reicht bis in das Jahr 1873 zurück, in welchem die Verwaltung der Midland Bahn beschloss, in Hinkunft auch bei allen beschleunigten und Expresszügen Wagen III. Classe einzuführen. Aus Concurrenzrücksichten waren die anderen grossen Bahnen, welche dem Fernverkehre dienen, in kurzer Zeit gezwungen, gleichfalls Wagen III. Classe in ihre Schnellzüge einzustellen. Alsbald zeigten sich die Wirkungen dieser Massnahme in einer fühlbaren Abnahme des Verkehres in den oberen Wagenclassen, was zur Folge hatte, dass sich die Midland Bahn bereits im Jahre 1875 entschloss, den Tarif für die I. Classe auf jenen der II. Classe herabzusetzen und die letztere ganz aufzuheben. Dieser Versuch, den Exodus aus der I. Wagenclasse einzuhalten, missglückte jedoch, indem seit dieser Zeit bis auf die Gegenwart die Zahl der Reisenden I. Classe, selbst jene eingeschlossen, welche seither statt der II. die I. Classe benützten, in stetem Rückgange ist. Die Zahl der Reisenden I. Classe hat in einer Periode von 18 Jahren um mehr als 55 pCt., die bezüglichen Einnahmen um ca. 44 pCt. abgenommen, und sind diese letzteren von 1 sh. $^1/_4$ d. auf $3^1/_4$ d. per Zugmeile, d. i. um 75 pCt. zurückgegangen. Beim internationalen Eisenbahn-Congress in Paris constatirte Sir George Findlay, dass auch bei der London und North Western Bahn seit 1875 der Verkehr in I. und II. Classe so rasch abnahm, dass schon im Jahre 1888 der Nutzen aus dem Verkehre I. Classe nahezu nominell wurde, während die II. Classe einen Verlust von über 14.000 £ ergab. Aehnliche Resultate zeigten sich bei der Great Northern Bahn; auch bei dieser Bahn reducirte sich schon vom Jahre 1884 der Nutzen aus dem Verkehre I. Classe nahezu auf Null und ergab jener II. Classe jährliche Deficite. Auch bei jenen Bahnen, welche die II. Classe nicht abgeschafft hatten, zeigten sich die Folgen der umgestalteten Verkehrsverhältnisse. Die fünf den Londoner Localverkehr bedienenden Metropolitan-Bahnen, deren Verkehr allein etwa ein Fünftel des gesammten Personenverkehres in Grossbritannien ausmacht, weisen im Jahre 1893 nachfolgende Verkehrsverhältnisse auf:

	Zahl der Fahrgäste	Einnahmen per Fahrgast d.	Einnahmen per Zugmeile sh.	d.
I. Classe	6,402.262	4·90	—	4·69
II. Classe	20,424.340	2·88	—	8·81
III. Classe	130.142.802	1 87	3	0·48
Summa .	156,969.406		4	1·48

[„Railway News.“]

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXIX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 24. September herausgegebene CXIX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 670: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 16. September 1894, Z. 22.761, betreffend die Aufhebung der Seitens einzelner Landesstellen gegenüber Tirol und Vorarlberg angeordneten Verkehrsbeschränkungen.

Nr. 671: Verordnung der kgl. Landesregierung in Agram vom 8. September 1894, Z. 43.603, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Dalmatien nach Croatien und Slavonien.

Nr. 672: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 8. September 1894, Z. 100.281/I, betreffend die Beschränkung des über den Bezirk Livno verhängten Viehverkehrsverbotes auf den Exposituršbereich Grahovo.

Nr. 673: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 8. September 1894, Z. 100.253, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Zara in Dalmatien nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 674: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 21. September 1894, Z. 71.434, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien und Slavonien.

Nr. 675: Beschluss des schweizerischen Bundesrathes vom 18. September 1894, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Nutzvieh aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 676: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 19. September 1894, Z. 25.211, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus Ungarn nach Steiermark.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

IX. Nachtrag zu den Tarifen und Tarifbestimmungen vom 1. December 1891 für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahnen Plan-Tachau, bezw. Wotic-Selčan, gelangt zu den oben genannten Tarifen ein IX. Nachtrag zur Ausgabe.

Er enthält Bestimmungen für den Personen- und Gepäckstransport, sowie die Kilometerzeiger der genannten Localbahnen.

Der Preis dieses Nachtrages beträgt 10 Kreuzer.

Wien, am 25. September 1894. [724]

Deutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über den Bodensee.

Berichtigungsblatt zum Tarif.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1894 glangt ein Berichtigungsblatt zu dem vom 15. Mai 1894 giltigen Tarife für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Main-Neckar-Bahn, der Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über den Bodensee andererseits zur Ausgabe.

Wien, am 22. September 1894. [725]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung von Kartirungssätzen.

Durch die Einführung des neuen Süddeutschen Tarifes, Theil II, Heft 7, vom 1. October 1894, treten die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 95, ddo. 18. August 1891 kundgemachten Kartirungssätze zwischen Prag (B.W.B.) und Furth i. W. (B.W.B.), ferner zwischen Prag (Bubna, Sandthor, Smichov) B.E.B., Prag (Staatsbahnhof), Kralup (B.E.B.) einerseits und Eger (B.E.B.), Franzensbad (B.E.B.) andererseits, giltig vom 1. September 1891 für den Güterverkehr mit Stationen der kgl. Württembergischen, der grossh. Badischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckar-Bahn, soweit directe Frachtsätze zur Einführung gelangen, gleichzeitig, somit ab 1. October 1894, ausser Wirksamkeit.

Prag, am 20. September 1894. [726]

Die Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva und Dampfschiffahrt auf dem Gardasee.

Directer Verkehr Riva—Desenzano.

Am 27. September 1894 wird von den neuen Dampfern, welche die Gesellschaft Mangili & Co. zum Zwecke der Vervollständigung des Schiffsparkes angeschafft hat, das Dampfboot „Emo“ den ersten Cours zwischen Desenzano und Riva zurücklegen.

Das betreffende Schiff wurde auf der grossen Werfte von Odero in Genua erbaut, und soll sowohl rücksichtlich der Ausstattung der Cajüten und Verdecke als der Leistungsfähigkeit vorzüglich gelungen sein.

Der „Emo“ hat 220 Pferdekräfte und macht per Stunde 25 Kilometer, ist mithin als Schnelldampfer besonders geeignet und wird seinen Zweck vollkommen erfüllen.

In Kürze wird noch ein weiterer Dampfer aus derselben Fabrik, und vollkommen wie der „Emo“ ausgerüstet, in Peschiera vom Stapel gehen.

Von der österreichischen Finanzbehörde wird nunmehr ehestens eine Zollexpositur am Bahnhofe, resp. der Umschlagstation der Station Riva eröffnet, wodurch eine directe Verbindung zwischen der Localbahn Mori-Arco-Riva und der Dampfschiffahrt am Gardasee hergestellt wird und die Passagiere direct von den Schiffen in die Eisenbahnwaggons übersteigen können.

Einem dringenden Bedürfnisse wird durch diese Einrichtung entsprochen und dürfte sich dadurch der Verkehr über den Gardasee nach Italien und vice versa bedeutend heben.

Arco, am 24. September 1894. [727]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Tarife für die Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Váralja.

Mit dem Tage der voraussichtlich im Laufe des Monates October 1894 stattfindenden Eröffnung der Localbahn Szepes-Olaszi — Szepes-Váralja treten die Localtarife für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr dieser Localbahn in Kraft.

Exemplare dieser Tarife sind bei der Tarif-Abtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria Valeriegasse 11) erhältlich.

Budapest, am 18. September 1894. [728]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 21. September 1894, Z. 17.422/L.-B.-A., wird die tarifmässige Auf- und Abladefrist für Güter in ganzen Wagenladungen vom 1. October 1894 an bis auf Widerruf von 12 auf 8 Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, am 24. September 1894. [729]

Sonstige Nachrichten.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Einbeziehung einer neuen Station.) Mit Wirksamkeit vom 20. September wird die Station Spiegelsberge der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in den Tarif einbezogen. Die Bildung der Frachtsätze hat in den allgemeinen Wagenladungsclassen, den Specialtarifen und dem Ausnahmetarife 1 für Holz durch Anstoss der nachstehend angegebenen Beträge an die vollen Frachtsätze der Station Halberstadt zu erfolgen:

Tarifkilometer	ab Halberstadt bis	Anstossbeträge für 100 kg in Mark									
		Stückgut			Wagenladungen						
		Eilgut	Allgemeine Stückgut-classe	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagen-ladungs-classen		Specialtarife				Ausnahmetarife I für Holz des Specialtarifes II
					A^1	B	A^2	I	II	III	
5	Spiegelsberge . .	—	—	—	0·04	0·03	0·03	0·03	0·02	0·02	0·02

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 11 für Düngemittel ergeben sich nach der um 5 km erhöhten Entfernung der Station Halberstadt aus der im Nachtrage 3 zum Tarife enthaltenen Kilometertariftabelle des Ausnahmetarifes 11. An den übrigen Ausnahmetarifen ist die Station Spiegelsberge nicht betheiligt. Die Leitung von Sendungen nach und von Spiegelsberge erfolgt in der für die übrigen Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vorgeschriebenen Weise.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holzausnahmetarif vom 1. März 1884. (Aufnahme einer neuen Station.) Mit Giltigkeit vom 15. September ist die Station Rentwertshausen mit nachstehenden Schnitt-Frachtsätzen in den obenbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen worden:

Schnitt-Tariftabelle A.

Bis zum Schnittpunkte von	Schnittpunkt					
	I			III		
	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark					
	km	Classe A	Classe B	km	Classe A	Classe B
Rentwertshausen	190	0·64	0·58	15	0·11	0·11

Auf Seite 18 des Ausnahmetarifes ist hievon Vormerkung zu machen.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891 (Theil II, Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen deutschen Bahnen). (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. October kommt der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife.
II. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E, Kilometerzeiger.
III. Ergänzung der Kilometertafel I.
IV. Ergänzung der Anleitung zur Frachtermittlung.
V. Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife:
1. Ausnahmetarif Nr. 2 (für Holz, Abth. b),
2. Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 5 (für Getreide etc.) und neuer Ausnahmetarif Nr. 5 (für Dünger und Phosphate).
VI. Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen.
VII. Berichtigungen und Aenderungen von Stationsnamen.
VIII. Neuauflage des Anhanges.

Die Verkehrsleitung der neu aufgenommenen Stationen ist die gleiche wie jene der entsprechenden Knotenstationen.

Berlin - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 15. September ist der Nachtrag II zum Gütertarife zur Einführung gelangt, der im Wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Edle Krone, Neundorf i. V. und Zschaitz der Sächsischen Staatsbahnen enthält. Der Nachtrag ist von den betheiligten Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1598	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen, alt, sowie Eisen-Abfälle aus Pos. E—9 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Salzburg	Assling	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	61 kr.	54 kr.	7 kr.	Im Kartirungswege		
1599	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fourniere der Pos. F—24 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Krainburg	Wien K.E.B.	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg / bei Frachtzahlung für mindest. 5000 kg / 10000 kg pro verwendeten Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 224 193 170	kr. 213 175 155	kr. 11 18 15	Im Kartirungswege		
1600	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus Position H 20 des Tarif-Theiles I	Sloboda rungurska-Grube	Kolomea loco	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	8 kr.	5·33 kr.	2·67 kr.	Im Kartirungswege		
1601	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken etc. (zum Hochofenbetrieb) des Ausnahmetarifes Nr. 39 G	Josefihütte (k.k.ö.St.B.)	Benthen O.S.E. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte Oberschlesien Koschentin Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Tworog Zabrze	Unter Aufrechthaltung der für Ausnahmetarif Nr. 39 G giltigen Bestimmungen	Vom 1. October 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890		Mark 1·25 1·24 1·24 1·20 1·24 1·23 1·27 1·22 1·23 1·23 1·24 1·22 1·22		Im Kartirungswege		
1602	Oesterr. Nordwestbahn		Ausstellungsgüter	Wien Oe.N.W.B.	Retz Mähr.-Budwitz Königinhof Wostroměř trs.	Aufgabe in beliebigen Mengen unter Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B.	52 86 209 214	26 43 104·5 107	26 43 104·5 107	Im Kartirungswege		Die Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungsobjecte

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1603	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkerze, rohe	a) Nötsch am Dobratsch	Antonienhütte, Beuthen O. S. E., Bobrek, Friedrichshütte, Karolinegrube O. S. E., Kattowitz, Königshütte (Oberschlesien), Kunigundenweiche, Laurahütte, Morgenroth, Roedzin, Ruda, Scharley, Schoppinitz O. S. E. und R. O. U. E., dann Schwientochlowitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metrischen Tonnen (à 1000 kg), wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, sub Post 2821, publicirten Frachtzugeständnisses zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen ad a) für die nebenbezeichneten Oberschlesischen Hüttenstationen, ad b) für Szczakowa und Trzebinia; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der directen Abfertigung der Sendungen ad a) bis zu den Bestimmungsstationen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau	Vom 1. October bis Ende December 1894	Anderweitiger Ausnahmetarif Nr. 5 auf Seite 9 des Nachtrages IV vom 1. October 1894 zum Verbandsgütertarif Theil II, Heft 4 vom 1. August 1893 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes	Verschieden	Verschieden	4·5 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnamtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Artikels entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebs-Reglements eine Haftung nicht übernommen. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die zufolge des nebenbezeichneten Tarifes in Betracht kommenden tarifmässigen Frachtsätze nach Oberschlesien oder die Antheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird eine entsprechende Reducirung des Frachtnachlasses vorbehalten
				b) Wien Nordbahnhof transit (für Sendungen von Nötsch am Dobratsch)	Szczakowa			Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 46·2	kr. 44·0	kr. 2·2			
					Trzebinia				44·9	42·3	2·6			

1604 — Kaiser Ferdinands-Nordbahn

In Folge der Einführung von Coursdifferenzen zum Ausnahmetarife 5 für Blende, Galmei etc. im Theile II, Tarifheft 4 (Nachtrag III), des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes durch den vom 1. October 1894 giltigen Nachtrag IV wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, sub fortlaufender Nummer 2821, für rohe Zinkerze von Arnoldstein, Frohnleiten, Paternion-Feistritz, Peggau, Prevali, Tarvis, Thörl-Maglern, Sterzing und Villach nach verschiedenen Stationen der königl. Eisenbahn-Direction Breslau publicirte Frachtnachlass von 7 Markpfennigen pro 100 kg im Sinne des in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" der vorcitirten Publication vorgesehenen Vorbehaltes vom 1. October c. ab auf 4·5 Markpfennige pro 100 kg reducirt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1605	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hydraulischer Kalk (Roman-Cement), in Fässern oder Säcken verpackt, jedoch nur wenn die Sendungen durch in die Fässer eingebrannte, bezw. auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Roman-Cement) kenntlich gemacht sind	Kiefersfelden, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Penzing	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. October 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Nachtrag IV vom 1. April 1894 zu Theil II, Heft 1 des Oesterreichisch Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892	55 kr. ö. W.	47 kr. ö. W.	8 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1606	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schieferthon (lose oder in Säcken verpackt)	Rakonitz	Biebrich, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen (unter Ausschluss von Wagen mit einem Ladegewichte unter 10000 kg)	Vom 1. October 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			1·46 Mark		Im Kartirungswege		
				Kladno						1·51 Mark				
				Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn										

1607 — K.k.St.B.

Ergänzung.

In der Publication fortlaufende Nummer 1391 in Nr. 86 dieses Blattes ist in der Rubrik „für Artikel" beizufügen: „(lose oder in Säcken verpackt.)"

1608 — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

Berichtigung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 103 vom 11. September 1894, sub Pos. 1542, enthaltenen Publication sind die nachstehenden, in der Tabelle eingestellten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hochwessely einerseits und Wien Nordbahnhof andererseits, wie folgt zu berichtigen:

Frachtsatz für Güter der Classe II von 171·0 auf 170·0 kr. pro 100 kg
Frachtsatz für Güter der Classe B von 120·2 auf 120·0 kr. pro 100 kg
Frachtsatz des Specialtarifes I von 107·6 auf 107·4 kr. pro 100 kg

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 111. **Wien, 29. September 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von Salzburg über Oberndorf, das Bürmoos nach Braunau am Inn oder einem anderen Anschlusspunkte der k. k. Staatsbahnlinie Braunau—Strasswalchen.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Salzburg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von Salzburg über Oberndorf, das Bürmoos nach Braunau am Inn oder einem anderen Anschlusspunkte der k. k. Staatsbahnlinie Braunau—Strasswalchen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. August 1894. Z. 41.541.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Lamprechtshausen nach Braunau am Inn oder einem anderen geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Braunau—Strasswalchen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Alexander Werner, behördlich autorisirter Civilingenieur in Salzburg, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Lamprechtshausen nach Braunau am Inn oder einem anderen geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Braunau—Strasswalchen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. August 1894. Z. 41.541.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn von Cattaro über Teodo-Lepetane mit Ueberbrückung des Meeresarmes le Catene einerseits und über Perasto, Risano-Morinje andererseits nach Ragusa und Metkovič zum Anschlusse an die bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Reichsrathsabgeordneten und Advocaten Dr. Radoslav Kvekvič in Cattaro im Vereine mit Marco Ballovich, Luca Tripcovich, Jefto Gojkovič und Consorten mit dem Erlasse vom 12. März 1894, Z. 8971 (Verordnungs-Blatt Nr. 34 vom 24. März 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn von Cattaro über Teodo-Lepetane mit Ueberbrückung des Meeresarmes le Catene einerseits und über Perasto, Risano-Morinje andererseits nach Ragusa und Metkovič zum Anschlusse an die bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 8. September 1894. Z. 48.470.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 19. September 1894, Z. 46.694, an die betheiligten Bahnverwaltungen, betreffend die Ausfertigung einer Legitimation zur Erlangung der tarifmässigen Fahrbegünstigung für die vom Sträflingstransport rückkehrende Escortemannschaft.

Aus Anlass wahrgenommener Fälle, dass der den Transport von Sträflingen überwachenden Escorte, welche Ordre und Reisejournal bei dem den Gefangenentransport übernehmenden Gerichte etc. abzugeben hat, sohin auf der Rückreise diese Documente entbehrt, aus diesem Grunde die tarifmässig zustehende Fahrpreisermässigung nicht gewährt worden ist, wurde mit dem k. k. Justizministerium die Ausfertigung einer amtlichen Legitimation behufs Erlangung der Fahrbegünstigung für die rückkehrende Escortemannschaft vereinbart.

Der geehrten Verwaltung wird sohin das Formular einer solchen amtlichen Legitimation, welche die Gerichte, bezw. Strafanstalt-Directionen zum Zwecke der Inanspruchnahme der tarifmässigen Fahrbegünstigung für die Escortemannschaft von Gefangenentransporten bei der Rückreise auf Eisenbahnen auszustellen haben, zur Kenntnissnahme und weiteren Verständigung der Executivorgane übermittelt.

Wien, am 19. September 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Legitimation,

welche den von einer Escorte zurückkehrenden

(Name) ....

(Diensteigenschaft) .... *berechtigt, zur Fahrt*

von .... *nach* ....

ermässigte Fahrkarten für die III. Classe des Personenzuges zu lösen.

.... *am* .... *18*.....

Amtssiegel

Unterschrift des Amtsvorstehers
als Aussteller:

....

Anmerkung. Im Falle die Legitimation für mehr als eine Person gelten soll, ist dem Namen des Führers die Anzahl der Begleiter in Ziffern beizusetzen.

Die Stellung der Kleinbahnen in Preussen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten in Berlin hat laut Eisenbahn-Verordnungsblatt Nr. 17 vom 16. Juli 1894 den kgl. Eisenbahn-Directionen gegenüber hinsichtlich der Beziehungen der Kleinbahnen zu den Eisenbahnen sich dahin ausgesprochen, dass mit Rücksicht auf die erst in den Anfängen befindliche Entwicklung des Kleinbahnwesens und den Mangel an Erfahrungen von einer einheitlichen Regelung zur Zeit noch abzusehen sei. Der Anregung auf Feststellung allgemeiner Gesichtspunkte über den Anschluss von Kleinbahnen könne daher nur vorbehaltlich der Aenderungen Folge gegeben werden, welche auf Grund der zu sammelnden Erfahrungen und bei Festhaltung des Grundsatzes, dass die möglichste Förderung der öffentlichen Verkehrsverhältnisse massgebend sein müsse, erforderlich werden sollten.

Unter diesem Vorbehalt und in der Meinung, dass es sich nur um Bestimmungen handeln könne, welche nicht ohneweiters und unterschiedslos, sondern nur insoweit anzuwenden seien, als dies nach den im einzelnen Falle in Betracht kommenden Umständen angemessen erscheint, hat der Minister eine Anzahl von Sätzen aufgestellt, die wir, soweit sie auf allgemeines Interesse Anspruch haben, hier abdrucken:

1. Wenn auch das Recht der Kleinbahnen, auf Grund des § 29 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 den Anschluss an Eisenbahnen zu verlangen, die Möglichkeit des unmittelbaren Ueberganges der Betriebsmittel von der einen auf die andere Bahn zur Voraussetzung hat, so ist doch die Herstellung von Einrichtungen zur Ueberladung von Gütern aus Wagen einer schmalspurigen Kleinbahn in Eisenbahnwagen oder umgekehrt ein Bedürfniss. Es empfiehlt sich daher, solche Einrichtungen thunlichst zu fördern, soweit nicht die Rücksicht auf die Sicherheit und Regelmässigkeit des Eisenbahnbetriebes entgegensteht.

2. Für die Beantwortung der Fragen:

ob die Kleinbahnen zu veranlassen sind, sich hinsichtlich ihrer Beziehungen zu den Eisenbahnen vollständig an die kgl. Eisenbahn-Direction anzuschliessen, in deren Bezirk sie gelegen sind,

ob und in welchem Umfange directe Tarife mit den Kleinbahnen einzurichten sind,

ob der Verkehr der Kleinbahnen ohneweiters den Bestimmungen der Verkehrsordnung unterliegt,

ob den Kleinbahnen, welchen directe Tarife gewährt werden, die Einführung der Abfertigungs- und sonstigen Vorschriften der deutschen Eisenbahnen auferlegt werden sollen,

ist von entscheidender Bedeutung, dass die dem Gesetze

vom 28. Juli 1892 unterliegenden Kleinbahnen weder im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838, noch im Sinne der Reichsverfassung Eisenbahnen sind, und dass die Verkehrsordnung auf Kleinbahnen keine Anwendung findet. Wenn demnach von den Eisenbahnen Güter zur Beförderung übernommen werden, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn, sondern an einer Kleinbahn gelegen ist, so sind für die Beförderung über die letzte Eisenbahnstation hinaus, an welche die Kleinbahn anschliesst, die Bestimmungen massgebend, welche auf Grund der Art. 430 und 431 des Handelsgesetzbuches in dem § 68, Abs. 3 und 4, sowie § 76, Abs. 1—3 der Verkehrsordnung für Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn liegt, getroffen sind. Danach ist die Eisenbahn, gleichviel ob in dem Frachtbriefe als die Station, auf welcher die Ablieferung an den Empfänger stattfinden soll, die letztere Eisenbahnstation oder eine Station der Kleinbahn bezeichnet ist — im ersteren Falle unter der Voraussetzung, dass nicht vom Versender oder Empfänger anderweitige Verfügung getroffen ist — berechtigt, die Güter mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach der Bestimmungsstation auf Gefahr und Kosten des Absenders weiter befördern zu lassen (V.-O. § 68, Abs. 4), also auch die Güter der Kleinbahn zur Weiterbeförderung zu übergeben. Im ersteren Falle haftet die Eisenbahn für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes (H.-G.-B. Art. 282), im letzteren hat sie die Verpflichtungen eines Spediteurs (V.-O. § 76, Abs. 1). In beiden Fällen ist Voraussetzung, dass die Eisenbahn nicht etwa in Gemässheit des § 68, Abs. 3, der Verkehrsordnung Einrichtungen für die Weiterbeförderung nach der als Bestimmungsort angegebenen Kleinbahnstation getroffen, z. B. die Kleinbahn als Unternehmer eigens zu diesem Zwecke bestellt hat. Soweit dies geschehen sollte — wozu aber ein Anlass nicht vorliegt — würde die Eisenbahn als Frachtführer auf dem ganzen Transport bis zur Kleinbahn-Bestimmungsstation haften (V.-O. § 68, Abs. 3, und § 76, Abs. 2). Es ergibt sich hieraus, dass es unbedenklich ist, durchgehende Frachtbriefe nach Kleinbahnstationen zuzulassen, und es empfiehlt sich im Verkehrsinteresse, dies zu thun. Im Verkehre von Kleinbahnen sind dagegen nur Frachtbriefe anzunehmen, welche in Gemässheit des § 51 der Verkehrsordnung ausgestellt und nach § 54, Abs. 1, mit dem Stempel der Eisenbahn- (nicht Kleinbahn-) Versandtstation zu versehen sind. Für die Vorfrachten der Kleinbahnen ist Nachnahmeprovision nicht zu berechnen.

In den rechtlichen Beziehungen der Eisenbahn zum Versender und Empfänger tritt durch die Einrichtung directer Tarife mit Kleinbahnen eine Aenderung nicht ein; es ist rechtlich unerheblich, ob die Eisenbahnfracht einschliesslich oder ausschliesslich der für die nachfolgende oder vorausgehende Beförderung auf andere als Eisenbahnstrecken zu erhebenden Beträge im Tarife aufgeführt ist. Dagegen empfiehlt es sich schon aus Zweckmässigkeitsgründen, um die Kleinbahnen nicht mit dem für ihre Verhältnisse ungeeigneten und kostspieligen Abfertigungs- und Rechnungswesen der Hauptbahnen zu belasten, von der Einrichtung directer Tarife bis auf Weiteres abzusehen. Aus dem gleichen Grunde sind auch die Kleinbahnen nicht zu veranlassen, sich den Einrichtungen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen anzuschliessen.

Was die Frage betrifft, ob für die auf Kleinbahnen übergehenden oder von denselben übergebenen Güter die vollen Frachtsätze der Eisenbahn-Anschlussstation zu berechnen oder ob dieselben um einen Theil der Abfertigungsgebühr zu kürzen sind, so sind bis auf Weiteres die vollen Frachtsätze zu erheben; ein Abzug von der Abfertigungsgebühr würde nur insoweit in Frage kommen können, als etwa für einzelne Güter die Bewilligung ermässigter Ausnahmetarife im öffentlichen Verkehrsinteresse erforderlich sein sollte.

3. Da die Kleinbahnen dem öffentlichen Verkehre dienen, so können die „Allgemeinen Bedingungen für die Herstellung, Bedienung u. s. w. von Privatanschlussgeleisen“ bei Verträgen über den Anschluss von Kleinbahnen allgemeine Anwendung nicht finden. Dagegen ist gegen die Uebernahme von Bestimmungen der Allgemeinen Bedingungen, insbesondere derjenigen über Pauschvergütungen, wenn und insoweit sie auf das Verhältniss zu den Kleinbahnen passen, in die Anschlussverträge der Kleinbahnen nichts zu erinnern. Für die Bereitstellung von Wagen auf den Uebergabs- und Umladegeleisen der Kleinbahnen ist eine Gebühr nur unter denselben Voraussetzungen zu erheben, in welchen dies im Verkehre der Eisenbahnen unter einander (bei grösseren Entfernungen der Uebergabsgeleise, Verbindungsbahnen u. s. w.) geschieht; insoweit hienach Gebühren zu erheben sind, empfiehlt es sich, dieselben nach Massgabe der Anschlussfrachten zu berechnen, da diese unter Zugrundelegung der durchschnittlichen Selbstkosten festgestellt sind. Die Benützung von Eisenbahngrundstücken für Zwecke der Kleinbahnen ist bei ertraglosen Grundstücken unentgeltlich gegen Anerkennungsgebühr, bei nutzbringenden Flächen (Dienstland u. s. w.) gegen die ortsübliche Pacht zu gestatten. Für Anlagen, welche zum Zwecke des Anschlusses der Kleinbahn von der Eisenbahn ausgeführt werden, sind die Selbstkosten zu berechnen.

4. Für die Mitbenützung von Eisenbahnanlagen durch Kleinbahnen, sowie für Dienstleistungen der Eisenbahnen zu Gunsten der Kleinbahnen sind innerhalb der ersten fünf Jahre nach der Betriebseröffnung der Kleinbahn nur die entstehenden Mehrkosten zu vergüten; eine Vergütung ist also nicht zu berechnen, wenn die für Eisenbahnzwecke erforderlichen Anlagen und das vorhandene Personal auch für die Zwecke der Kleinbahn ohne Mehraufwand an Personal und Kosten nutzbar gemacht werden können. Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist ein dem Masse der Inanspruchnahme durch die Kleinbahn entsprechender, unter billiger Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit festzusetzender Theil der Kosten zu berechnen.

Für Abweichungen in besonderen Fällen ist die Genehmigung des Ministers nachzusuchen.

5. Die Frage, ob für Kleinbahnen mit eigenen normalspurigen Wagen die Anwendung der einschlägigen Bestimmungen des Wagenübereinkommens zu vereinbaren ist, entzieht sich einer allgemeinen Regelung und muss im Einzelfalle je nach den Verhältnissen und der Zulänglichkeit des Wagenparks der Kleinbahnen entschieden werden.

Bei Kleinbahnen ohne eigene normalspurige Wagen ist, falls beladene Wagen auf die Kleinbahn übergehen oder leere Wagen zur Beladung auf der Kleinbahn gestellt werden, verschieden zu verfahren, je nachdem die Kleinbahn bereit und im Stande ist, die ihr übergebenen Wagen allgemein innerhalb der für die Anschlussstation geltenden Ladefristen zurückzugeben oder aber längere Benützungsfristen beansprucht. Im ersteren Falle ist keine Wagenmiethe zu erheben, dagegen bei Ueberschreiten der Ladefristen Standgeld zu berechnen. Im zweiten Falle ist eine Güterwagenmiethe von 1 Mark für die ersten 24 Stunden und von 10 Pfennig für jede angefangene weitere

Stunde ohne Erhebung von Verzögerungsgebühren zu vereinbaren.

6. Die für die unentgeltliche Beförderung der Dienstcorrespondenz mit anderen Eisenbahnen jeweilig geltenden Bestimmungen finden auch auf den Schriftwechsel zwischen Dienststellen der Kleinbahnen und der anschliessenden, sowie anderer Eisenbahnen Anwendung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Ungar.-Hradisch—Bilowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt vorgelegten generellen Projectes einer normalspurigen, ausschliesslich dem Frachtenverkehre dienenden Localbahn (Industriebahn) von der Station Ungar.-Hradisch der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Jaroschan nach Bilowitz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 2. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jelinek betraut. [23. September, H.-M.-Z. 50.520.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Herstellung eines Wohn- und Nebengebäudes und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in Klostergrab: Politische Begehnng und Enteignungs-Verhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung und Enteignungs-Verhandlung hinsichtlich des Projectes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Adaptirung des Aufnahmsgebäudes und Errichtung eines Wohn- und Nebengebäudes in der Station Klostergrab für den 2. October anberaumt. [G.-I. Z. 17.595.]

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. (Errichtung einer Haltestelle in km 35·5/6 und Auflassnng einer solchen in km 35·6/8: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des Projectes einer in km 35·5/6 neu zu errichtenden, mit einem Abstellgeleise zu versehenden Haltestelle, dann der gleichzeitig beabsichtigten Auflassung der in km 35·6/8 bestehenden, derzeit noch einer entsprechenden Zufahrt entbehrenden Haltestelle Pürnstein-St. Peter die politische Begehnng auf den 29. September anberaumt. [23. September, G.-I.-Z. 17.467.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 16., 21. und 27. Juni fanden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeilichen Prüfungen von drei für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Eilzugs-Locomotiven mit Schlepptendern, welche in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt erbaut wurden, statt. Dieselben tragen die Fabrikationsnummern 3742, 3743 und 3744 und die Inventarsnummern 554, 555 und 556. Die Kessel derselben haben die vorgeschriebene Probe anstandslos bestanden. Die drei Maschinen sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 14. August 1888, Z. 22.407, genehmigten Typenplänen erbaut und besitzen dieselben vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist; die vierte Achse liegt unter der Feuerbüchse, die dritte und vierte sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat horizontale aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mit Hebel. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen den Federn der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, nnd ist die Maschine ausserdem versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Cl. E Nr. 9, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr mit Sieb, Vacuumbremse, anf Wagenzug und Tender wirkend, Spindelbremse am Tender, Dampfheizungseinrichtung und Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter; die Spurweite ist normal. Die Probefahrten mit diesen drei Maschinen wnrden auf der 22·6 km langen Strecke von Neulengbach bis St. Pölten unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 92, bezw. 100 und 102 km per Stnnde nnd durchschnittliche Geschwindigkeiten von 56, bezw. 67 und 82 km per Stunde erreicht. Da die Maschinen selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen stets ruhigen und sicheren Gang bewahrten, wurden dieselben für den öffentlichen Zugförderungsdienst anf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für brauchbar befunden. [Z. 50.915.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung neuer Telephonlinien in den Stationen Leipnik und Schönbrunn.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn lässt zwischen der Verkehrskanzlei und der Centralwärterbude in der Station Leipnik nach der Südseite und in der Station Schönbrunn nach der Nordseite telephonische Verbindungen herstellen. Diese, die bestehende Telephonanlage in jeder der beiden Stationen nach dem anderen Ende ergänzende Telephonlinie wird im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction ausgeführt, welche Behörde auch die Herstellung der hiefür erforderlichen Luftleitungen übernommen hat. Als Termin für die Activirung dieser Telephon-Verbindungen ist der 1. October in Aussicht genommen. Die k. k. General-Inspection nahm den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss und gestattete zugleich, für die Benützung dieser neuen Telephonlinien eine bereits bestehende, die Correspondenzen auf derartigen Anlagen im Allgemeinen regelnde Instruction anzuwenden. [18. September, G.-I.-Z. 17.175.]

Nachrichten aus Ungarn.

Schmalspurige Industriebahn im Arader Comitate. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Zur Verbindnng der Besitznngen Seiner kaiserlichen Hoheit des Herrn Erzherzogs Josef im Arader Comitate mit dem Eisenbahnnetze wird eine schmalspurige, mit Locomotiven zu betreibende Industriebahn, welche in der Station Bánkút der Linie Mezöhegyes—Kétegyháza einmündet, erbaut. Der Bau derselben ist bereits soweit vorgeschritten, dass deren technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung in nächster Zeit stattfinden dürfte. In der Bácska und im Banate ist derzeit eine lebhafte Action zu Gnnsten solcher stabiler Industriebahnen zur Verbindung von Grossgrundbesitzen mit dem öffentlichen Verkehrsnetze im Zuge, da der Bau solcher Bahnen im Bereiche des steinarmen Alfölds wohlfeiler zu stehen kommt, als die Anlage und insbesondere die Erhaltung chaussirter Strassen.

Industriebahn in Györ (Raab) zu den dortigen Borstenvieh-Szállásen. (Ertheilung der Baubewilligung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Unternehmern von Borstenvieh-Szállásen (Viehdepots) in Györ, einer Filiale der Borstenvieh-Mastanstalten in Köbánya (Steinbruch) nächst Bndapest, die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer die Szállàse mit der Station Györ der kgl. Ungarischen Staatsbahnlinie Budapest—Györ—Bruck a. d. L. (—Wien) verbindenden normalspurigen, mit Locomotiven zu betreibenden Industriebahn ertheilt.

Csetnekvölgy (Csetnekthal)-Bahn. (Eröffnungstermin.) Der Bau der Csetnekvölgy-Bahn, welche von der Station Pelsöcz der Linie Bánréve—Pelsöcz—Dobsina (Flügelbahn der Linie Fülek—Bánréve—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) im Bereiche des Gömörer Comitates in nördlicher Richtung im Csetnekerthale vorläufig bis Nagy-Szlábos führt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 118 und 124 ex 1893), ist bereits so weit vorgeschritten, dass die Eröffnung des Betriebes noch im Laufe des Herbstes stattfinden wird. Die in Nagy-Szlábos als Sackbahn endigende Csetnekvölgy-Bahn wird ihre Fortsetzung zum Anschlusse in deren zukünftigen Station Sunjácz an die projectirte Localbahn Tiszólcz-Murány-Sunjácz-Káposztafalu (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 147 ex 1892. Vorconcession a, b, c, d), an die Hauptlinie (Oderberg)—Czácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, sowie durch Vermittlung der Linie Tiszolcz—Murány—Sunjácz—Káposztafalu an die projectirten Localbahnen Káposztafalu-Dobsina und Káposztafalu-Nagy-Röcze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14, Vorconcession Post 1 a. b, c, d) finden. Der Betrieb der Csetnekvölgy-Bahn wird von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen geführt und die neue Linie der Miskolczer Betriebsleitung unterstellt werden.

Slavonische Localbahnen. (Bauvollendungstermin der Strecken Našić—Uj-Kapella-Batrina und Pleternica—Požega.) Der Bau der Theilstrecke Našić — Uj-Kapella-Batrina der Slavonischen Localbahnen, von welchen die Theilstrecke Eszék — Našić bereits im Juni dem öffentlichen Betriebe übergeben wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893 und Nr. 68 ex 1894), ist soweit vorgeschritten, dass die Eröffnung der Hauptlinie Eszék—Našić—Uj-Kapella-Batrina bestimmt, jener der Flügelbahn Pleternica — Požega wahrscheinlich bereits im November stattfinden wird. Die Hauptlinie wird die Staatsbahnlinie Nagyvárad (Grosswardein) — Villány von Eszék aus mit deren im äussersten Süden bestehenden Linie Zimony (Semlin)—Zágráb (Agrám) — Fiume verbinden und derart in nordost-südwestlicher Richtung ab Nagyvárad - Uj-Kapella-Batrina die derzeit kürzeste Vorbindung zwischen den nordöstlichen Gebieten Ungarns mit Fiume, ferner ab Sunja via Novi mit dem Occupationsgebiete herstellen. Weitere Anschlüsse finden die Slavonischen Localbahnen in Našić durch die concessionirte Linie Szt. Lörincz—Szlatina—Našić (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 104), und zwar in westlicher Richtung von Szlatina aus durch Vermittlung der Linie Szlatina—Terezovac-Suhopolje an das ungarische Betriebsnetz der Südbahn-Gesellschaft und in Szt. Lörincz an die Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Feststellung eines Statutes für den Leichentransport auf der Budapester Friedhof-Bahn.) Die Umänderungsarbeiten an der bisher mit Dampfkraft betriebenen, vom Rochus-Spitale aus über Köbánya (Steinbruch) bis zum Centralfriedhofe nächst Kerepes führenden, vornehmlich zum Transporte von Leichen bestimmten Linie der Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19) sind bereits so weit vorgeschritten, dass noch im Laufe des Herbstes die elektrische Kraft zur Verwendung gelangen wird. Der kgl. ungar. Handelsminister hat aus diesem Anlasse die Budapester hauptstädtische Municipal-Verwaltung aufgefordert, ihm bis spätestens 1. November 1894 ein Statut vorzulegen, in welchem sowohl die Betriebsmodalitäten für ausschliesslich zum Leichentransporte und deren Begleitung verwendete Sammel- und Extrazüge, als auch für jene Züge festgestellt sind, welche für die vom Leichentransporte getrennte Beförderung von sonstigen Passagieren und Frachten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1892, Nr. 68 und 88 ex 1893) bestimmt sind.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Projectirte Umgestaltung der Linien für elektrischen Betrieb.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb ist bei der Budapester hauptstädtischen Communalbehörde um Anordnung der politisch-administrativen Begehung ihres gesammten Betriebsnetzes im Interesse der projectirten Umgestaltung desselben für elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 und 63) eingeschritten. Die Communalbehörde hat hierüber, obzwar die Finanzirungsfrage dieser Transaction noch nicht in bindender Weise geregelt ist, dennoch beschlossen, nach erfolgter ministerieller Genehmigung die gewünschte Begehung ehestens zu veranlassen, damit die projectirte Transformation noch vor Beginn der Millenniums-Ausstellung ausgeführt werden könne. Die, wenn auch vorläufig nur principielle, Erledigung dieser Frage ist für die Gesellschaft von umso grösserer Wichtigkeit, als hievon die Möglichkeit einer baldigen Ausführung mehrerer in Aussicht genommener Linien abhängig ist, bei deren Anlage und Bau sie a priori auf die, wenn auch nachträgliche, Einführung des elektrischen Betriebes Rücksicht zu nehmen gedenkt, sobald die Einführung desselben gleichzeitig auf allen Linien des Gesammt-Betriebsnetzes stattfinden wird.

Transport von Spirituosen im Anschlussverkehre an Dampf- und Segelschiffe. (Zulässigkeit der Ueberladung.) Der kgl. ungar. Finanzminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister gestattet, dass bereits versteuerte Spirituosen in Mengen von mehr als ein Liter im Anschlussverkehre an Eisenbahnen ohne weitere Formalitäten nicht nur durch Dampf-, sondern auch durch Segelschiffe nach bestimmten auswärtigen Relationen transportirt werden können.

Ungarische Nordostbahn. (Vollendete Durchführung der Liquidation.) Die Liquidation der ehemaligen Gesellschaft, welche in der Generalversammlung vom 15. Juli 1892 beschlossen wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1892), ist nunmehr durchgeführt. Von den einberufenen 88.780 Stück Actien, die im Sinne des G.-A. II ex 1891 mit je fl. 197 zur Einlösung gelangen, sind 88.516 Stück bei den Staatscassen präsentirt worden, während für die noch aushaftenden 264 Stück der Betrag von fl. 52.008 zu Gunsten der Actienbesitzer bei der Staats-Centralcasse deponirt wurde.

Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn. (Vollendete Durchführung der Liquidirung.) Das Liquidationscomité der Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46 ex 1893) veröffentlicht, nachdem die Liquidation des Unternehmens durchgeführt ist, den Schlussbericht. Laut desselben wurden von den 22.650 Actien, welche anlässlich der am 7. September 1893 stattgehabten Generalversammlung, in welcher die Liquidation beschlossen wurde, in Circulation waren, bisher 22.646 Actien zur Einlösung präsentirt. Somit haften insgesammt nur vier Stück Actien aus, für welche der entfallende Betrag deponirt wurde.

Ausland.

Frankreich. (Bedeutung der französischen Special- und Gemeinschaftstarife.) Das „Journal des Transports" bringt die nachstehenden Mittheilungen über die Bedeutung der französischen Special- und Gemeinschaftstarife:

Jeder Transport untersteht entweder den Bedingungen des allgemeinen Tarifes (tarif général), eines Specialtarifes (tarif spécial) oder eines Gemeinschaftstarifes (tarif commun). Der allgemeine Tarif ist das allgemeine Gesetz; die Special- und Gemeinschaftstarife stellen sich als Abweichungen von demselben dar. Der erstere, mit 6 Tarifserien, wurde im Jahre 1863 an Stelle der Bedingungen des im Pflichtenhefte vorgesehenen Maximaltarifes eingeführt, dessen hohe Preise den Bedürfnissen eines im Anfange der Eisenbahnen kaum vorgesehenen Verkehres nicht mehr entsprachen. Die Special- und Gemeinschaftstarife haben ihren Ursprung im Art. 48 des Pflichtenheftes: „Wenn die Gesellschaft es für angemessen findet, sei es für den ganzen Durchlauf, sei es für einzelne Theile der Eisenbahn, mit oder ohne Bedingungen die Taxen, zu deren Bezug sie berechtigt ist, unter den im Tarif gesetzten Grenzen zu ermässigen etc. etc."

Wenn vom Absender kein Tarif ausdrücklich in Anspruch genommen ist, so findet der allgemeine Tarif ohne Weiteres volle Anwendung. Es ist dies in den Bedingungen der Specialtarife stets ausdrücklich hervorgehoben, um Streitigkeiten zwischen dem Publicum und den Gesellschaften zuvorzukommen. Die Special- und Gemeinschaftstarife sind alle bedingungsweise, das heisst, sie weichen in einzelnen ihrer Bedingungen vom gemeinen Rechte ab. Die Anwendung derselben steht also in allen Fällen unter der Voraussetzung eines zweiseitigen Vertrages. Die Eisenbahn - Gesellschaft bewilligt ihrerseits einen ermässigten Preis, und der Absender andererseits unterwirft sich dagegen einer Beschränkung des gemeinen Rechtes.

Diese Beschränkung findet hauptsächlich in den folgenden Bedingungen des Tarifes ihren Ausdruck:

1. Die Gewichtsbedingung. Ein Specialtarif ist nur anwendbar, wenn der Transport, für welchen dessen Vortheile in Anspruch genommen sind, ein gewisses Gewicht erreicht, oder, wo es vortheilhafter ist, dieses Gewicht declarirt wird: 100, 200, 500, 1000 kg bei Stückgütern, und bei Wagenladungen ein ebenfalls veränderliches Gewicht, das im Allgemeinen nicht unter 4000 kg geht und dessen Maximum nur durch die Belastungsfähigkeit eines Zuges begrenzt ist.

2. Die Bedingung der Verlängerung der Lieferfristen. Diese Verlängerung bewegt sich zwischen 2 und 15 Tagen; am gewöhnlichsten ist diejenige um fünf Tage. Sie wird den gewöhnlichen Lieferfristen zugezählt. Es ist selbstverständlich, dass die Gesellschaften nicht verpflichtet sind, diese Lieferfristen gänzlich auszunützen. In dieser Richtung gelten die Bestimmungen der Art. 10 und 11 der ministeriellen Verordnung von 1866, d. h. der Empfänger wird durch die Sendung des Avisobriefes in Annahmeverzug gesetzt.

3. Die Bedingung der Beschränkung der Haftpflicht. Diese ist folgendermassen gefasst: „Die Gesellschaft ist nicht verantwortlich für Abgang und Beschädigung auf dem Wege" (la compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route). Diese Bedingung hat eine ganz andere Tragweite, als diejenige ist, welche man ihr gewöhnlich zuschreibt. Unter Abgang und Beschädigung auf dem Wege versteht man leichte Verluste, Abgang ohne Bedeutung, unwesentliche Beschädigung, welche die Sendung weder in ihrer Art, noch in der ihr eigenthümlichen Beschaffenheit angreifen. Das Gut muss vor wie

nach zu dem Gebrauch, für welchen es bestimmt ist, geeignet sein; der Transport darf es nicht wesentlich verändert (altérée) haben. Selbst bei Anwendung des allgemeinen Tarifes sind die Gesellschaften von der Haftpflicht für solche Abgänge und Beschädigungen auf dem Wege entlastet. So würde ein Schwund von 2 bis 3 pCt., je nach der durchfahrenen Strecke, bei einem Fass Wein eine genügende Basis für eine Klage gegen den Absender nicht abgeben, wenn der Wein zum Preise der dritten Serie befördert war.

Nach dem Art. 1784 des Handels-Gesetzbuches, also nach dem gemeinen Rechte, hat der Frachtführer den übernommenen Auftrag mit der Uebergabe der Sendung an den Empfänger erfüllt. Wenn er diese Verpflichtung nicht zu erfüllen vermag, so liegt ihm der Beweis ob, dass das Gut gelitten hat in Folge höherer Gewalt (res major, casus fortuitus). Nach dem Specialtarife sind die Rollen umgekehrt. Unter der Herrschaft dieser Tarife ist es meistens der Empfänger, welcher den Beweis für den von ihm behaupteten Fehler des Empfängers zu leisten hat.

Sein Abstand gilt als Zugeständniss der Unmöglichkeit eines solchen Beweises oder als Anerkennung einer loyalen Ausführung des Frachtvertrages, wie dies der Cassationshof in einer seit 1874 constanten Rechtsprechung stets anerkannt hat.

4. Die Bedingung des Auf- und Abladens. Diese Bedingung verpflichtet den Absender zum Aufladen, den Empfänger zum Abladen des Gutes. Als Gegenleistung wird ihnen die Zahlung der für diese beiden Verrichtnngen vorgesehenen Gebühren erlassen und der Frachtführer begnügt sich, die Bahnhofkosten zu erheben.

Die Fristen für das Auf- und Abladen sind durch die Ministerial-Verordnung vom 28. Februar 1894 geregelt.

5. Bedingnng der nicht genannten Zwischenstationen. Nach dieser Bestimmung ist für Güter, welche von im Tarif nicbt genannten Stationen herkommen oder nach solchen bestimmt sind, die Fracht des Specialtarifes von oder bis zu der Station zu bezahlen, welche für die der Abgangsstation nächstvorliegende, bezw. für die der Bestimmungsstation nächstfolgende Tarifstation gilt, sofern die so berechnete Taxe billiger ist als diejenige der allgemeinen oder die der Specialtarife der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften.

Ziffern 1, 2, 4 und 5 dieser Bedingungen liegen auf dem durch das internationale Uebereinkommen den Gesetzen und Reglements der einzelnen Vertragsstaaten vorbehaltenen Gebiete (Art. 8, Absatz 3, Art. 11 und Schlussprotokolle II, III, Art. 14, Absatz 2) und gelten daher ebenso für die internationalen, wie für die internen Transporte. Was die Haftpflicht (Ziffer 3) betrifft, so sind selbstverständlich für den internationalen Verkehr die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens vorbehalten. Immerhin ist zu beachten, dass im Art. 35 dieses Uebereinkommens besondere Bestimmungen in den Specialtarifen für den Fall des Verlustes, der Mindernng oder Beschädigung des Gutes bei einer Preisermässigung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn ausdrücklich vorbehalten sind, wenn der dabei festzusetzende Maximalbetrag der Entschädigung auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

— (Transport von Munition in Verbindung mit einer Waffe.) Zum Zwecke der Erleichterung des Transportes von Waffen und Carabinern mit 75 bis 100 Patronen durch die Post wurde die einschlägige ministerielle Verfügung vom 9. Jänner 1888, welche eine besondere Verpackung für diese Sendungen vorschrieb, aufgehoben. Es genügt für die Folge, dass die der Waffe beigegebenen geladenen Metallpatronen in einer kleinen Kiste besonders verpackt sind, welche in der Hauptkiste solid befestigt wird und deren Wandstärke nicht mehr als 8 mm stark zu sein brancht.

Russland. (Bau der kaukasischen Pontus-Uferbahn Noworossiisk—Nowo-Ssenaki.) Nach den Ergebnissen der nunmehr beendigten Trassirungsarbeiten wird die kaukasische Pontus-Uferbahn nachstehende Richtung nehmen: Noworossiisk — Ssotschi — Gagry — Ssuchum — Otschemtschiri—Ogabaie—Nowo-Ssenaki. Ueber die Flüsse Nasyb, Kodor und Ingur sind Brücken zu schlagen. Die Bahn wird eine Länge von 295 Werst haben. Die Baukosten sind mit 17·11 Millionen Rubel veranschlagt.

— (Ban der Westsibirischen Eisenbahn.) Am 5. September wnrde die 743 Werst lange Strecke Tscheljabinsk-Omsk fertiggestellt und verkehren auf derselben seither regelmässig Arbeiterzüge. Die Verlängerung dieser Strecke bis Krasnojarsk (ca. 1360 Werst von Omsk) ist für das nächste Jahr in Aussicht genommen. Die Fertigstellung der definitiven Brücken über die Flüsse Tobol, Ischim, Irtysch und Ob, über welche derzeit nur provisorische Holzbrücken führen, soll erst Ende 1896 erfolgen. Die Arbeiten auf der Verbindungslinie zwischen der Ural- und der Westsibirischen Bahn (Jekaterinenburg-Tcheljabinsk) wurden im laufenden Monate eröffnet

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 3. September mit 20 Passagieren und 867 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 37 Colli Esswaaren, 70 Colli Zucker, 4 Colli Manufacte, 55 Colli Bier, 400 Stück Pfosten, 106 Stück gesägte Tannenhölzer; nach Samarang 25 Colli Bier, 50 Colli Erdwachs, 10 Colli Papier, 16 Colli Metallwaaren, 5 Colli Holzwaaren; nach Soerabaya 190 Colli Mehl, 5 Colli Metallwaaren, 8 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Baumwollwaaren; nach Batavia 25 Colli Erdwachs; nach Padang 35 Colli Mehl, 6 Colli Glasperlen; nach Bassorah 50 Colli Metallwaaren, 39 Colli Papier, 20 Colli Glaswaaren, 3 Colli Manufacte, 1 Collo Mützen, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Bagdad 1 Collo Mannfacte; nach Suez 3 Colli Spiritus, 1 Collo Manufacte; nach Gedda 100 Colli Zucker, 30 Colli chemische Producte, 40 Colli Zündhölzchen; nach Suakim 90 Colli Zucker; nach Aden 60 Colli Mehl, 26 Colli Glasperlen, 105 Colli Bier, 20 Colli Tabak; nach Mombassa 50 Colli Mehl; nach Zanzibar 60 Colli Mehl; nach Bombay 946 Colli Papier, 31 Colli Esswaaren, 1 Collo Garne, 173 Colli Baumwollwaaren, 40 Colli Holzwaaren, 181 Colli Farben, 109 Colli Metallwaaren, 12 Colli chemische Prodncte, 99 Colli Lampen, 11 Colli Mnsikinstrumente, 26 Colli Knöpfe, 43 Colli Spielkarten, 6 Colli Schuhwaaren, 12 Colli Kurzwaaren, 168 Colli Manufacte, 70 Colli Glasperlen, 1 Collo chirurgische Instrumente, 47 Colli Glaswaaren, 8 Stück Pferde; nach Bagdad 19 Colli Baumwollwaaren, 18 Colli Manufacte, 25 Colli Zucker; nach Bassorah 25 Colli Zucker, 21 Colli Papier, 5 Colli Manufacte, 8 Colli Lampen; nach Kurrachee 8 Colli Metallwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 9 Colli Papier, 4 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Manufacte; nach Camanore 4 Colli Kurzwaaren; nach Calicut 3 Colli Kurzwaaren; nach Mangalore 3 Colli Manufacte; nach Colombo 2 Colli Garne, 8 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacte; nach Rangoon 20 Colli Metallwaaren, 10 Colli Manufacte, 1 Collo Lampen; nach Melbourne 21 Colli Garne; nach Tuticorin 4 Colli Metallwaaren; nach Madras 37 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacte, 8 Colli Glasperlen, 18 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 189 Colli Papier, 39 Colli Knöpfe, 258 Colli Manufacte, 20 Colli Esswaaren, 496 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Kurzwaaren, 48 Colli Garne, 8 Colli Lampen, 3344 Colli Holzwaaren, 9 Colli Metallwaaren, 43 Colli Glasperlen; nach Penang 16 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Esswaaren; nach Singapore 93 Colli Papier, 6 Colli Holzwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 30 Colli Glasperlen, 101 Colli Baumwollwaaren, 17 Colli Metallwaaren; nach Cheribon 10 Colli Erdwachs; nach Batavia 10 Colli Erdwachs, 43 Colli Baumwollwaaren; nach Manila 35 Colli Papier, 48 Colli Baumwollwaaren; nach Hongkong 12 Colli Metallwaaren, 450 Colli Quecksilber; nach Shanghai 2 Colli Manufacte, 2 Colli chemische Producte; nach Kobe 5 Colli Farben, 10 Colli Glasperlen; nach Yokohama 1 Collo Musikinstrumente. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 1,081.353 fl. ö. W.

Rumänien. (Flussschiff-Verkehr 1893.) Laut der officiellen Statistik des Königreiches sind im Berichtsjahre in sämmtlichen rumänischen Häfen 27.373 Flussschiffe, darunter 22.698 ausländische und 4675 rumänische, eingelaufen und 29.076 Flussscbiffe, darunter 24.285 ansländische und 4791 rumänische, ausgelaufen. Auf die einzelnen Häfen vertheilt sich dieser Verkehr folgendermassen: Giurgewo: Eingelaufen 1704 Schiffe, und zwar: 486 östereichische und ungarische, 444 rumänische, 317 bulgarische, 221 griechische, 125 türkische, 89 russische, 17 englische, 4 italienische, 1 serbisches. Ausgelaufen 1678 Schiffe, darunter 477 österreichische und ungarische, 423 rumänische, 313 bulgarische, 224 griechische, 117 türkische, 96 russische, 23 englische, 4 italienische, 1 serbisches. Calarasi-Stirbeiu: Eingelaufen 1058 Flussschiffe, darunter 449 griechische, 211 bulgarische, 177 rumänische, 145 österreichische und ungarische, 72 türkische, 2 englische, 1 italienisches und 1 russisches. Ausgelaufen 1066 Flussschiffe, darunter 469 griechische, 216 bulgarische, 162 rnmänische, 145 österreichische und ungarische, 66 türkische, 5 rus-

sische, 2 englische und 1 italienisches. Cernavoda: Eingelaufen 949 Flussschiffe, und zwar: 435 österreichische und ungarische, 198 rumänische, 90 türkische, 87 russische, 83 bulgarische, 52 griechische, 2 italienische, 1 englisches und 1 französisches. Ausgelaufen 962 Flussschiffe, und zwar: 441 österreichische und ungarische, 197 rumänische, 95 türkische, 88 russische, 82 bulgarische, 55 griechische, 2 englische, 1 italienisches und 1 französisches. Braila: Eingelaufen 6697 Flussschiffe, darunter: 3108 griechische, 1137 österreichische und ungarische, 1114 türkische, 768 rumänische, 237 bulgarische, 174 englische, 118 russische und 41 italienische. Ausgelaufen 8477 Flussschiffe, und zwar: 4306 griechische, 1371 österreichische und ungarische, 1114 türkische, 768 rumänische, 237 bulgarische, 174 englische, 118 russische und 41 italienische. Galatz: Eingelaufen 2836 Flussschiffe, und zwar: 994 griechische, 937 österreichische und ungarische, 452 rumänische, 222 russische, 149 türkische, 40 englische, 28 bulgarische und 14 italienische. Ausgelaufen 2804 Flussschiffe, und zwar: 995 griechische, 927 österreichische und ungarische, 445 rumänische, 221 russische, 136 türkische, 41 englische, 26 bulgarische und 13 italienische. Tultscha: Eingelaufen 977 Flussschiffe, und zwar: 164 rumänische, 269 österreichische und ungarische, 260 griechische, 251 russische, 21 türkische, 7 bulgarische, 3 englische und 2 italienische. Ausgelaufen 931 Flussschiffe, darunter: 265 österreichische und ungarische, 247 russische, 230 griechische, 160 rumänische, 18 türkische, 6 bulgarische, 3 englische und 2 italienische. Sulina: Eingelaufen 3098 Flussschiffe, davon 1285 griechische, 1117 rumänische, 349 österreichische und ungarische, 154 englische, 139 italienische, 30 bulgarische, 14 türkische und 10 russische. Ausgelaufen 3086 Flussschiffe, davon 1208 rumänische, 1193 griechische, 345 österreichische und ungarische, 152 englische, 142 italienische, 24 bulgarische, 14 türkische und 8 russische. Harsova: Eingelaufen 1107 Flussschiffe, nämlich 368 österreichische und ungarische, 233 rumänische, 192 türkische, 182 bulgarische, 98 russische, 31 griechische und 3 italienische. Ausgelaufen 1111 Flussschiffe, darunter 372 österreichische und ungarische, 229 rumänische, 196 türkische, 181 bulgarische, 99 russische, 31 griechische und 3 italienische. Zimnicea: Eingelaufen 667 Flussschiffe, und zwar: 357 österreichische und ungarische, 110 bulgarische, 106 griechische, 30 türkische, 29 rumänische, 28 russische, 5 englische, je 1 italienisches und serbisches. Ausgelaufen 665 Flussschiffe, darunter 359 österreichische und ungarische, 109 bulgarische, 103 griechische, 29 rumänische, 29 türkische, 28 russische, 5 englische, 2 serbische und 1 italienisches. Verciorova: Ein- und ausgelaufen je 136 Flussschiffe, darunter 95 österreichische und ungarische, 37 rumänische und 4 russische. Turn-Severin: Eingelaufen 1539 Flussschiffe, darunter 1155 österreichische und ungarische, 163 rumänische, 155 russische, 52 griechische, 8 serbische, 3 bulgarische, 2 italienische und 1 englisches. Ausgelaufen 1568 Flussschiffe, davon 1201 österreichische und ungarische, 152 russische, 151 rumänische, 50 griechische, 8 serbische, 3 bulgarische, 2 italienische und 1 russisches. Gruja: Eingelaufen 316 Flussschiffe, darunter 238 österreichische und ungarische, 31 rumänische, 20 griechische, 18 serbische, 7 bulgarische, je 1 türkisches und russisches. Ausgelaufen 315 Flussschiffe, und zwar: 239 österreichische und ungarische, 31 rumänische, 20 griechische, 16 serbische, 7 bulgarische, je 1 serbisches und türkisches. Calafat: Eingelaufen 1175 Schiffe, und zwar: 498 österreichische und ungarische, 271 rumänische, 196 griechische, 122 russische, 26 serbische, 21 italienische, 18 englische, 14 bulgarische und 9 türkische. Ausgelaufen 1168 Flussschiffe, und zwar: 497 österreichische und ungarische, 268 rumänische, 196 griechische, 122 russische, je 22 serbische und italienische, 19 englische, 13 bulgarische und 9 russische. Bechet: Ein- und ausgelaufen je 557 Flussschiffe, und zwar: 381 österreichische und ungarische, 76 griechische, 56 russische, 15 bulgarische, 13 rumänische, 10 türkische, 4 englische, je 1 serbisches und italienisches. Corabia: Eingelaufen 967 Flussschiffe, und zwar: 430 österreichische und ungarische, 309 griechische, 129 russische, 36 bulgarische, 46 rumänische, 7 englische, 6 türkische und 4 italienische. Ausgelaufen 967 Flussschiffe, und zwar: 429 österreichische und ungarische, 309 griechische, 129 russische, 47 rumänische, 36 bulgarische, 7 englische, 6 türkische, 4 italienische. Turn-Magurelli: Eingelaufen 785 Flussschiffe, und zwar: 340 österreichische und ungarische, 225 griechische, 41 bulgarische, 91 russische, je 39 türkische und rumänische, 10 englische. Ausgelaufen 785 Flussschiffe, und zwar: 342 österreichische und ungarische, 224 griechische, 89 russische, je 39 rumänische und bulgarische, 42 türkische und 10 englische. Oltenitza: Ein- und ausgelaufen je 816 Flussschiffe, und zwar: 323 österreichische und ungarische, 174 griechische, 129 russische, 73 bulgarische, 68 türkische, 48 rumänische und 1 englisches. Ostrov: Eingelaufen 472 Flussschiffe, und zwar: 290 österreichische und ungarische, 73 bulgarische, 45 rumänische, 37 türkische, 4 russische und 2 englische. Ausgelaufen 488 Flussschiffe, und zwar: 291 österreichische und ungarische, 72 bulgarische, 52 türische, 45 rumänische, 22 griechische, 4 russische und 2 englische. Gura-Jalomiza: Eingelaufen 872 Flussschiffe, und zwar: 256 österreichische und ungarische, 197 griechische, 151 türkische, 143 rumänische, 117 bulgarische, 5 russische und 3 englische. Ausgelaufen 868 Flussschiffe, und zwar: 257 österreichische und ungarische, 195 griechische, 149 türkische, 141 rumänische, 118 bulgarische, 5 russische und 3 englische. Macin: Eingelaufen 453 Flussschiffe, und zwar: 209 rumänische, 81 türkische, 52 bulgarische, 49 griechische, 44 österreichische und ungarische, 16 russische, je 1 englisches und italienisches. Ausgelaufen 441 Flussschiffe, und zwar: 220 rumänische, 86 griechische, 65 türkische, 43 österreichische und ungarische, 23 bulgarische, 2 italienische, je 1 englisches und russisches. Issaccea: Eingelaufen 141 Flussschiffe, und zwar: 54 griechische, 37 rumänische, 25 österreichische und ungarische, 16 russische, 7 türkische, 2 bulgarische. Ausgelaufen 136 Schiffe, und zwar: 53 griechische, 34 rumänische, 22 österreichische und ungarische, 17 russische, 8 türkische, 2 bulgarische. Kilia veche: Ein- und ausgelaufen je 33 Flussschiffe, und zwar: 12 russische, 11 rumänische und 10 griechische. Islaz: Ein- und ausgelaufen je 18 Flussschiffe, und zwar: 14 griechische, je 1 österreichisches, englisches, türkisches und bulgarisches. Mangalia: Angekommen 42 Flussschiffe, und zwar: 31 türkische, 3 rumänische, 6 griechische, je 1 bulgarisches und englisches. Ausgelaufen 37 Flussschiffe, und zwar: 26 türkische, 6 griechische, 3 rumänische, je 1 englisches und bulgarisches.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Vorschrift der billigsten Tarife im Frachtbriefe.) Ein Spediteur richtete an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Anfrage, ob er sich die Taxberechnung nach einem französisch-deutschen Exporttarife gefallen lassen müsse, während er doch — für die französische Strecke — den „Tarif le plus réduit", d. h. einen billigeren Specialtarif, vorgeschrieben habe. Das Centralamt hat hierauf geantwortet, dass Specialtarife, wenn sie eine verminderte Haftpflicht der Eisenbahn in sich schliessen, im internationalen Verkehre nur zulässig sind, sofern sie eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche (ermässigte) Maximalbetrag der Verantwortlichkeit auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet. Wenn der ausschliesslich für die französische Strecke verlangte Specialtarif von den Haftpflichtbestimmungen des internationalen Uebereinkommens abwich, so hat die Eisenbahn allerdings mit Recht von dessen Anwendung Umgang genommen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 26. September herausgegebene CXX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 677: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 20. September 1894, Z. 23.006, betreffend die Anfhebung der Seitens der k. k. Landesregierung für die Bukowina gegenüber Tirol und Vorarlberg angeordneten Verkehrsbeschränkungen.

Nr. 678: Verordnung der kgl. Landesregierung in Agram vom 18. September 1894, Z. 44.784, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus mehreren ungarischen Comitaten und dem Stadtgebiete Debrezin nach und durch Croatien und Slavonien.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienstesstelle verbundene Bezüge an: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Competenz-Gesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin, und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
1 Kanzlei-Diurnist	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	90 kr.	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung, entsprechend dem Lehrziele der Unterabtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule; eventuell durch Ablegung einer Aufnahmeprüfung	Probepraxis, abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	—	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Vier Wochen vom 4. October 1894 an
2 Telegraphengehilfen (provisorisch)		—	—	—	1 fl.			Aus der Instruction für den Telegraphendienst nach Ablauf von einem Monat nach dem Dienstantritte		
3 Magazinsdienst-Aspiranten		—	—	—	1 fl.	Deutsche u. böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		Aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
3 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—	—	1 fl.	Deutsche u. böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
12 Zugsdienst-Aspiranten		—	—	Fahrgelder	85 kr.	Deutsche u. böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
10 Aushilfs-Weichenwächter		—	—	Dienstkleidung	85 kr.	Deutsche od. böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. — Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein vom Gemeinde-Vorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Taxänderungen im Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art, giltig vom 1. October 1891.

Mit Wirksamkeit vom 20. October 1894 treten hinsichtlich des Verkehres mit Taus die nachstehenden Taxänderungen in Kraft:

a) Im Haupttarife vom 1. October 1891:

Auf Seite 18 in der Fussbemerkung unter b) ist der zweite Satz

„Im Verkehre mit Taus u. s. w.“

zu streichen.

Auf Seite 19 ist bei Taus unter b) für Wagenladungen von 10 Tonnen eine Coursdifferenz von 4 Centimes nachzutragen.

Auf Seite 30 ist bei Taus—Lindau transit unter b) für Wagenladungen von 10 Tonnen eine Coursdifferenz von 4 Centimes nachzutragen.

b) Im I. Nachtrage vom 1. März 1894:

Auf Seite 7 ist bei Taus unter b) für Wagenladungen von 10 Tonnen eine Coursdifferenz von 4 Centimes nachzutragen.

Auf Seite 12, unter Ziffer 3, sind die Sätze für Taus, wie folgt, abzuändern:

Von		Nach							
		Lindau transit				Romanshorn			
		a	b	c	d	a	b	c	d
		Centimes für 100 kg							
Taus	bisher	197	197	197	197	227	227	227	227
	neu	189	185	181	177	219	215	211	207

Wien, am 26. September 1894. [730]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr.

Theil II, Tarifheft Nr. 3 vom 1. September 1886.

Mit Wirksamkeit vom 20. October 1894 ist auf Seite 4 des vom 1. Jänner 1892 giltigen Nachtrages II bei Taus—Basel und Schaffhausen unter II eine Coursdifferenz von 4 Centimes einzustellen.

Wien, am 26. September 1894. [731]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen - Haltestelle Weberschan für den Frachtgutverkehr in Wagenladugen.

Im Nachhange zu der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 109 ex 1894 unter Post Nr. 719 aufgeführten Kundmachung wird verlautbart, dass bis zur Einbeziehung der Station Weberschan in den Kilometerzeiger der Frachtberechnung für die Strecken Leneschitz — Weberschan und Hochpetsch — Weberschan je 6 km zugrunde gelegt werden.

Ebenso werden im Verkehre mit den übrigen Stationen des Abschnittes A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), die Entfernungen für diese Station in der Weise ermittelt, dass an die Kilometer für die Station Leneschitz, bezw. Hochpetsch je 6 km anzustossen sind. Für die Frachtberechnung ist der Localgütertarif, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), sammt Nachträgen massgebend.

Wien, am 27. September 1894. [732]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1.

Mit Bezug auf die in Nr. 108 dieses Blattes vom 22. September 1894 auf Seite 1821 enthaltene Kundmachung wird bekanntgemacht, dass der Nachtrag VII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), erst am 1. November 1894 zur Einführung gebracht wird.

Wien, am 26. September 1894. [733]

Magdeburg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IX.

Zum Magdeburg - Sächsischen Verbandstarif vom 1. August 1890 tritt am 15. October 1894 der Nachtrag IX in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt; Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·05 Mark erhältlich.

Wien, am 22. September 1894. [734]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

(Im Betriebe der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.)

Einführung eines neuen Gebührentarifes.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Unter-Morchenstern—Tannwald tritt ein neuer Gebührentarif in Kraft, und wird mit gleichem Tage der bisherige Gebührentarif, giltig vom 1. Jänner 1893, sammt den Nachträgen I—II aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 60 Heller erhältlich.

Wien, am 24. September 1894. [735]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Vorordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund einer der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezicht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1609	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Harze des Ausnahmetarifes Nr. 5	Laube und Tetschen Landungsplatz / Bodenbach	Neubruck	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893		Pfge. 156*)		Im Kartirungswege		Die Coursdifferenz beträgt 3 Pfennige pro 100 kg und ist dermalen doppelt von den Frachtsätzen abzuziehen. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Aussig-Landungsplatz						161				
				Schönpriesen-Umschlag						151*)				
				Dresden-Elbkai						192				
1610	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Peček	Zaleĕan	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1895	Localtarif	kr. 7·9	kr. 6·7	kr. 1·2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
				Peček	Bošic				8·7	7·2	1·5			
				Böhm.-Brod	Pořičan				5·6	4·8	0·8			
				oder vice versa										
1611	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Brandeis a/A.	Peček	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Quantum pro Wagen, Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes 2 etc., giltig vom 1. Jänner 1891	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 27·1	kr. 21·7	kr. 5·4	Im Kartirungswege		
					B.-Brod				30·0	23·8	6·2			
					Lieben St.E.G.				35·9	27·9	8·0			
					Prag St.E.G.				36·9	28·7	8·2			
1612	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Obst, frisches, unverpackt (alla rinfusa)	Vom 10. October 1894 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894, finden die im Tarife, Theil II, Heft 1 des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandes (Verkehr mit Oesterreich) enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 27 a + b für Obst, frisches, in Körben verpackt, unter den gleichen Bedingungen auch auf Transporte von „Obst, frisches, unverpackt (alla rinfusa)“ Anwendung. Die Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 27 b (bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen) erfolgt jedoch nur dann, wenn dieselbe vom Absender durch Vorschreibung auf dem Frachtbriefe ausdrücklich verlangt wird.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1613	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holzwolle	L.-Ujvár	Krasna	a) Frachtzablung für mindestens 5000 kg. b) für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anf- und Abladen ist durch die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Localtarife	Variirt	kr. ö.W. a) 84·6 b) 51·8		Im Kartirungswege		
				"	Wall.-Meseritsch					a) 85·0 b) 52·0				
				Rózsahegy	Krasna					a) 76·0 b) 48·8				
				"	Wall.-Meseritsch					a) 76·4 b) 49·0				
1614	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkoble nnd Coaks	Karwin	Eperjes	Die Sendungen müssen znm Regiegebrauche der Eperjes - Bartfelder Locabahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen bat die genannte Verwaltung oder eine ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen Im Uebrigen gelten die Bestimmungen nnseres Ausnahmstarifes I	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1894	Localtarif	47·8	43	4·8	Im Kartirungswege		
1615	Aussig-Teplitzer Eisenbahn													

Ergänzung.

Das im Verordnungs-Blatte Nr. 74 vom 31. Juli 1894, unter Post Nr. 1254, verlautbarte Zugeständniss findet bei Einhaltung aller vereinbarten Bedingungen und innerhalb derselben Zeitdauer auch auf circa 100 Wagenladungen Mauerziegel rücksichtlich der Strecke Dux—Wohontsch mit der Massgabe Anwendung, dass hiebei der im Ausnahmetarife Nr. XV vorgesehene Minimalfrachtsatz von 8 Hellern pro 100 kg zu berücksichtigen kommt.

Auch hier wird von der Mindestentfernung von 40 km abgesehen.

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Die in Nr. 105 dieses Blattes vom 15. September 1894, unter fortl. Nr. 1557, in der 6. Rubrik bei der Station „Straseburg" vorkommenden Bezeichnungen: „und N., Königshof und Schiltigheim" sind zu streichen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 112. **Wien, 2. October 1894.** **VII. Jahrgang.**

Die Ergebnisse der ungarischen Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement etc.

In der vom 28. Mai bis 1. Juni d. J. zu Budapest abgehaltenen Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben sind im Grossen und Ganzen die gleichen Anträge in Berathung gezogen worden, welche den Gegenstand der Berathung und Antragstellung der österreichischen Enquête bildeten.

Die von der ungarischen Enquête angenommenen Anträge können in folgende drei Gruppen unterschieden werden:

I.

Mit den Anträgen der österreichischen Enquête übereinstimmende Anträge der ungarischen Enquête.

Die ungarische Enquête hat die nachstehenden, mit den Anträgen der österreichischen Enquête übereinstimmenden Anträge zu folgenden Paragraphen des Betriebsreglements angenommen, und zwar:

Zu § 51.

(Betreffend den Beschwerdepunkt 29 [Seite 25 des österr. Enquête-Protokolls].)

Rücksichtlich des nöthigenfalls zu vergrössernden Frachtbrief-Formulares wird beantragt:

1. Nach den Vordrucken „Eigenth.“ (der Wagen) je einen Vordruck „Ladegew. (Fläche)“ beizufügen.

2. a) Trennung der Adresse von der Angabe der Bestimmungsstation durch einen horizontalen Trennungsstrich.

b) Ersetzung des Wortes „Station“ durch „Bestimmungsstation“.

3. Dem Vordruck: „etwa beantragter Transportweg“ in Klammern die Worte „(anzuwendende Tarife)“ beizufügen.

4. Den Raum für die Beschreibung des Gutes und „sonstige zulässige Erklärungen“ durch Uebertragung aller auf der linken Frachtbriefseite folgenden Rubriken auf die rechte Seite zu vergrössern, hingegen

5. auf die linke Seite die Rubriken „Stempel der Versandtstation“, „Wägestempel“ und „Stempel der Bestimmungsstation“ (statt „Empfangsstation“) zu übertragen.

6. Oberhalb der „Rechnung“ folgende auf der linken Frachtbriefseite zu entfernende Rubriken in nachstehender Reihenfolge anzubringen: „declarirtes Interesse an der Lieferung“, „Francatur-Vermerk des Absenders“ und „Nachnahme“ (Baarvorschuss, nach Eingang, Einzelnachweis).

Separatabdrücke dieser Zusammenstellung können bei Bestellung bis längstens 18. October von der Administration zum Selbstkostenpreise bezogen werden.

7. Zwischen der „Adresse“ und den ad 6 bezeichneten Rubriken die Rubriken „wird Duplicat, Aufnahmeschein, Quittungsbuch beantragt?“ und „Duplicat-, Aufnahmeschein-Stempel“ einzuschalten.

8. Wenn nach den Raumverhältnissen thunlich, die Bezeichnung der wichtigsten Nebengebühren der Versandtbahn in der „Rechnung“ vorzudrucken.

9. Unterhalb der „Rechnung“ den Vordruck für das Datum, sowie „Unterschrift und Adresse des Absenders“ und die „Bemerkungen“ anzubringen.

Auch wird beantragt, die internen Frachtbriefe zur Unterscheidung von den internationalen durch einen lichten Farbenton zu kennzeichnen. (Die ungarische Enquête hat sich gegen die Wahl von gelblichem Papier bei Frachtbriefen für gewöhnliche Fracht ausgesprochen.)

Zu § 53.

1. (Betreffend den Antrag 4 der Handelskammern [Seite 15 des österr. Enquête-Protokolls].)

Beantragt wird die Beschränkung der Einhebung des Frachtzuschlages bei Wagenüberlastungen auf das Dreifache des Frachtunterschiedes im Wege einer Zusatzbestimmung.

2. (Betreffend den Antrag 6 der Handelskammern [Seite 15 des österr. Enquête-Protokolls].)

Beantragt wird die Zugestehung des billigsten normalen Tarifes (Specialtarif 3) für die Rücksendung der abgeladenen Ueberlast im Wege einer Zusatzbestimmung.

Zu den §§ 54 und 58.

(Betreffend die Anträge 9 und 18 der Handelskammern (Seite 16 und 20 des österr. Enquête-Protokolls].)

Die Handels- und Gewerbekammern hätten Verpackungsvorschriften auszuarbeiten, in welchen auch über die Zulässigkeit der Verpackung in starkem Packpapier Bestimmung zu treffen wäre und die der Directoren-Conferenz zur Prüfung vorzulegen wären.

Zu § 61, Abs. 4.

(Betreffend den Antrag 14a der Handelskammern [Seite 19 des österr. Enquête-Protokolls].)

Zusatzbestimmung:

„Bahnseitig verlangte Nachzahlungen sind im Aufforderungsschreiben zu specificiren.“

Zu § 62.

(Betreffend den Antrag 21a der Handelskammern [Seite 20 des österr. Enquête-Protokolls].)

Es sei bei dem bisherigen Vorgange bewenden zu lassen, nach welchem eine Auflassung der für den aufgehobenen Nachnahmebetrag entfallenden Provision nicht stattfindet, dagegen aber auch andererseits keine Gebühr für die mit der Aufhebung oder Reducirung von Nachnahmen verbundene Mühewaltung einzuheben.

Zu § 68.

(Betreffend den Antrag 19 der Handelskammern [Seite 20 des österr. Enquête-Protokolls].)

Zusatzbestimmung:

„Sendungen mit declarirtem Interesse an der Lieferung werden als solche in den Avisi besonders be-
„zeichnet. — Aus etwaigen Unterlassungen dieser besonderen Bezeichnung erwächst jedoch keinerlei Anspruch gegen
„die Eisenbahn.“

Zu § 90, Abs. 2, Z. 2.

(Betreffend den Beschwerdepunkt 28 [Seite 25 des österr. Enquête-Protokolls].)

Zusatzbestimmung:

„Seitens der Bahnverwaltungen werden Entschädigungsansprüche wegen Verspätung auch dann noch be-
„rücksichtigt, wenn die Reclamation spätestens am 14. Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer
„der in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen eingelangt ist.“

Zu dieser Gruppe sind ferner noch jene Anträge der Handels- und Gewerbekammern und jene Beschwerdepunkte zu rechnen, über welche in der österreichischen Enquête eine Einigung nicht erzielt worden ist oder die in derselben fallen gelassen wurden und welche in der ungarischen Enquête gleichfalls keine Unterstützung fanden. Auf diese Anträge und Beschwerdepunkte jedoch im Einzelnen einzugehen erscheint hier nicht als erforderlich.

II.

Von einander abweichende Anträge der

österreichischen Enquête. | ungarischen Enquête.

Die österreichische und die ungarische Enquête haben von einander abweichende Anträge zu den nachstehenden Paragraphen des Betriebsreglements erstattet, und zwar:

Zu § 51, lit. l.

Österreichische Enquête:

(Betreffend den Antrag 1 der Handelskammern [Seite 9 des Enquête-Protokolls].)

Zusatzbestimmung:

„Dem nach § 61, Abs. 4, gestellten Begehren um „nachträgliche Anwendung billigerer, am Frachtbriefe nicht „vorgeschriebener Abfertigung bei Frachtgütern, welche „ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe ge„langen, ist mit Ausnahme nachstehender Fälle dann „stets stattzugeben, wenn den an die Anwendung der „nachträglich verlangten Tarife geknüpften publicirten Be„dingungen entsprochen wird.

„Diese Ausnahmen, in welchen nachträgliche Fracht„erstattungsansprüche unberücksichtigt bleiben, sind:

„1. Wenn nachträglich Tarifcombinationen über „Routen in Anspruch genommen werden, die für die in „Frage kommende Verkehrsrelation nicht transportberech„tigt sind. Ueber die transportberechtigten Routen haben „die Versandt- und Bestimmungsstationen über Verlangen „Auskunft zu geben.

„2. Wenn auf dem nachträglich begehrten Trans„portwege eine längere reglementarische Lieferfrist sich „ergeben hätte, als auf dem gewählten Wege.

Ungarische Enquête:

Zusatzbestimmung:

„Für den Fall, als der Absender die einzuhaltende „Route im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben, oder be„züglich des anzuwendenden Tarifes, resp. der anzuwen„denden Tarife, keine Verfügung getroffen hat, so erfolgt „die Abfertigung auf Grund der directen Tarife, welche „auf der gefahrenen Route, bezw. auf den laut den Tarifen „transportberechtigten Routen, zwischen der Aufgabs- und „Abgabsstation zur Zeit der Aufgabe bestehen.

„Wenn für die ganze Transportstrecke ein solcher „directer Frachtsatz nicht besteht, so haben die auf der „gefahrenen, resp. transportberechtigten Route etwa be„stehenden Theilverbandsätze Anwendung zu finden, oder „aber hat eine Beförderung von Bahn zu Bahn auf Grund „der Localtarife Platz zu greifen.

„Wenn aber gegenüber dem angewendeten directen „Tarife auf Grund der Frachtsätze der Theilverbände, „resp. auf Grund der Localtarife, eine billigere Abfer„tigung sich ergibt, so hat der Transportberechtigte An„spruch auf diese billigere Frachtberechnung, und ist im „Falle, dass dieselbe nicht angewendet wurde, die Seitens „der Interessenten nachzuweisende Differenz im Sinne des „§ 61 rückzuvergüten.

„Insoferne gegenüber der einen oder anderen der „im vorigen Absatze bezeichneten Modalitäten der Fracht„berechnung mittelst Umkartirung auf einer transport„berechtigten Route ein billigerer Frachtsatz erzielt werden „kann, so wird diese billigere Frachtberechnung — selbst „wenn dieselbe durch den Absender nicht vorgeschrieben „wurde — im Rückvergütungswege (§ 61) unter den „folgenden Bedingungen angewendet:

„1. Ausnahmetarife und Frachtermässigungen können „nachträglich zum Zwecke der Umkartirung nur in dem „Falle beansprucht werden, wenn dieselben auf der ganzen „in Betracht kommenden Strecke irgend einer der am „Transport betheiligten Eisenbahnen, und zwar auf der „Aufnahmsbahn von der Aufgabs- bis zur Grenzstation, „auf Transit- oder Endbahnen von der Einbruchstation „bis zur End- resp. Abgabsstation zur Verfügung stehen.

„Die im wechselseitigen Verkehr von Zwischen„stationen bestehenden Frachtermässigungen (Ausnahme„tarife, Refactien etc.) localer Natur oder jene Fracht„ermässigungen, welche an Minimalquantitäten oder an „andere besondere Bedingungen geknüpft sind, werden, „insoferne sie im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben wurden, „nachträglich im Rückvergütungswege nicht angewendet.

„2. Der Frachterstattungsanspruch bleibt ferner un„berücksichtigt bei als Eilgut beförderten Nahrungsmitteln „oder bei anderen dem schnellen Verderben unterliegenden „Eilgutsendungen."

Von einander abweichende Anträge der

österreichischen Enquête.

„3. Wenn bei Transporten lebender Thiere strecken-„weise die Anwendung des Stückguttarifes und strecken-„weise die Anwendung von Wagenladungstarifen nach-„träglich gewünscht wird.

„4. Wenn nachträglich eine indirecte Abfertigung „beansprucht wird, derzufolge bei thatsächlicher Ausfüh-„rung der verlangten Abfertigung die Sendung auf einer „und derselben Strecke zweimal hätte befördert werden „müssen.“

ungarischen Enquête.

(Die Punkte 2, 3 und 4 des Antrages der österreichischen Enquête wurden ebenfalls als weitere Ausnahmen angenommen, die unter Nr. 3, 4 und 5 zu folgen hätten.)

Zu § 51, Abs. 2.

(Betreffend den Abänderungsantrag der Bahnverwaltungen zu § 51, Abs. 2 [Seite 27 des Enquête-Protokolls].)

Zusatzbestimmung:

Aufnahme einer Zusatzbestimmung „wonach von den „Parteien in die Frachtbriefe eingetragene unzulässige Er-„klärungen für nichtig erklärt werden.“

Die Enquête hat darauf hingewiesen, dass es juristisch richtiger sei, auszusprechen, „dass derartige Er-„klärungen gegenüber der Eisenbahn keine Rechts-„kraft besitzen.“

Zu § 54.

(Betreffend den Antrag 7 der Handelskammern [Seite 16 des Enquête-Protokolls] und den Beschwerdepunkt 20 [Seite 23 des Enquête-Protokolls].)

Der frühere Aufnahmeschein soll wieder bei Wagenladungen zugelassen werden, und zwar mit derselben Dispositionsfähigkeit wie der Duplicat-Frachtbrief.

1. Die Enquête hat gegenüber der facultativen Zulassung von Aufnahmescheinen bei Wagenladungen einen ablehnenden Standpunkt eingenommen und einen

2. Antrag auf Sistirung der Einhebung der von den Eisenbahnen bei Ausstellung von Frachtbrief-Duplicaten eingehobenen Aufnahmsscheingebühr in Vorschlag gebracht.

Zu § 55.

(Betreffend den Antrag 17 der Handelskammern [Seite 20 des Enquête-Protokolls].)

Antrag 17 der Handelskammern auf Streichung der Zusatzbestimmung zu § 55, wonach für Güter, welche zur Einlagerung bis zur thunlichen Verladung übernommen werden, vom Tage der Einlagerung bis zum Tage der Uebernahme der Sendung zum Transporte (Aufdrückung des Tagesstempels der Abfertigungsstelle auf dem Frachtbriefe), diese beiden Tage nicht mitgerechnet, das im Nebengebührentarife Abschnitt D festgesetzte Lagergeld in Anrechnung gebracht wird, wurde mit Rücksicht auf den von den Bahnen in solchem Falle gewährten ermässigten Lagerzins fallen gelassen.

Die Enquête hat sich dahin ausgesprochen, dass die Einhebung des Lagergeldes für die bis zur thunlichen Verladung übernommenen Güter aus Billigkeitsrücksichten zu entfallen hätte.

Zu § 57.

Ueber den Antrag 8 a der Handelskammern (Seite 16 des Enquête-Protokolls) auf Aenderung der Zusatzbestimmungen zu § 57 in dem Sinne, dass, wenn in Ermanglung gedeckter Wagen die Beförderung in offen gebauten Wagen unter Deckung mit Bahndecken stattfindet, für diese letzteren eine Deckenmiethe nicht zu entrichten ist, ist eine Einigung nicht erzielt worden.

Es wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass in dem Falle, wenn in Ermanglung gedeckter Wagen die Beförderung in offen gebauten Wagen mit Bahndecken stattfindet, für die letzteren eine Deckenmiethe nicht zu entrichten sei.

Von einander abweichende Anträge der

österreichischen Enquête.	ungarischen Enquête.
Zu § 58.	
(Betreffend Antrag 20 der Handelskammern [Seite 20 des Enquête-Protokolls].)	
Es wird empfohlen, eine Aenderung des § 58, Abs. 2, Betriebsreglement, dahingehend vorzunehmen, dass der Eisenbahn die Befugniss eingeräumt wird, anstatt der jedesmaligen Anerkennung im Frachtbriefe sich mit einem von dem betreffenden Absender im einzelnen Falle oder nach Umständen ein für allemal abzugebenden Revers zu begnügen, auf welchen im Frachtbriefe in entsprechender Weise Bezug zu nehmen wäre.	Die Enquête hat sich gegen die Zulassung von Generalreversen ausgesprochen.
Zu § 61, Abs. 4.	
(Betreffend den Antrag 2 der Handelskammern [Seite 11 und 24 des Enquête-Protokolls].)	
Zusatzbestimmung:	Zusatzbestimmung:
„In die einjährige Verjährungsfrist für die Geltend- „machung von Frachterstattungs-Ansprüchen wird die von „dem Reclamanten nachzuweisende Zeit vom Tage der „bei der Eisenbahn-Verwaltung schriftlich eingebrachten „Reclamation bis zum Tage der Zustellung des ersten „meritorischen Bescheides der Eisenbahn an den Recla- „manten nicht eingerechnet.	„Bei Geltendmachung von Frachterstattungs-An- „sprüchen im Processwege wird in die einjährige Ver- „jährungsfrist die von dem Reclamanten nachzuweisende „Zeit vom Tage der bei der Eisenbahn-Verwaltung vor „Betretung des Klageweges schriftlich eingebrachten Re- „clamation bis zum Tage der unter Rückscbluss der vom „Reclamanten eingereichten Belege erfolgten Zustellung „des ersten meritorischen Bescheides der Eisenbahn an „den Reclamanten nicht eingerechnet. Durch eine neuere „gegen den unbefriedigenden Bescheid erhobene Recla- „mation wird der Lauf der Verjährung nicht mehr berührt.“
„Der Frachtbrief kann bei Einbringung des Fracht- „erstattungs-Anspruches anstatt im Originale auch in einer „von der Eisenbahn-Verwaltung als mit dem Originale in „Form und Inhalt vollständig übereinstimmend befundenen „Abschrift vorgelegt, muss jedoch zum Zwecke der Be- „zahlung stets im Originale beigebracht werden.“	(Der zweite Absatz wurde von der Enquête unverändert angenommen.)
Zu § 64.	
(Betreffend den Antrag 3 der Handelskammern [Seite 13 des Enquête-Protokolls].)	
1. Neue Zusatzbestimmung 1:	
„Die Rücksendung eines Gutes in die ursprüngliche „Versandtstation oder in eine Unterwegsstation, sowie die „Weitersendung desselben über die ursprüngliche Bestim- „mungsstation hinaus oder nach einer seitwärts gelegenen „Station wird in der Weise durchgeführt, dass zunächst „auf Grund einer vom Absender auf Anlage *F* abgegebenen „Verfügung das Gut von der Bestimmungs-, bezw. Unter- „wegsstation im Namen des Absenders in Empfang ge- „nommen und dass ferner auf Grund eines gleichzeitig „mit der ersterwähnten Verfügung gestellten besonderen „schriftlichen Verlangens das Gut mit einem vom Ab- „sender beigebrachten oder von der Anhalte- und bezw. „Bestimmungsstation in seinem Namen ausgefertigten „Frachtbriefe nach der neuen Bestimmungsstation weiter-, „bezw. rückgesendet wird. „Für die behufs Weitersendung in Anspruch ge- „nommene Vermittlung der Eisenbahn hat der Absender „die im Nebengebühren-Tarife festgesetzte besondere Ver- „gütung zu leisten.“	(Diese Zusatzbestimmung wurde von der Enquête gleichfalls angenommen.)

Von einander abweichende Anträge der

österreichischen Enquête.

Im Zusammenhange damit wurde von den Bahnverwaltungen beschlossen, im Nebengebühren-Tarife eine neue Gebühr für die Vermittlung von Weitersendungen festzusetzen, und demgemäss auf Seite 166 des gemeinsamen Tarifes, Theil I, vor dem gegenwärtigen Punkte *C* als neuen Punkt *C* folgende Bestimmung in den Nebengebühren-Tarif D—XVI, I aufzunehmen:

„*C.* Wenn über Verfügung des Absenders das Gut „über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder „von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen Station weitergesendet wird, so ist nebst der tarifmässigen Fracht für die vom Gute zurückgelegte Transportstrecke und nebst den erwachsenen Nebengebühren „und Baarauslagen noch folgende Gebühr zu entrichten:

1. für Eilgüter, u. zw.:

a) für Pferde, Fohlen, Maulthiere und Hornvieh für jedes Stück . . . . 50 kr.
b) für sonstige lebende Thiere für 100 kg . . 10 kr.
c) für Equipagen und sonstige Strassen-Fahrzeuge für jedes Stück . . . . 200 kr.
d) für alle übrigen Eilgüter für 100 kg . . . 10 kr.

2. Für Frachtgüter aller Art (einschliesslich Thiere und Fahrzeuge) für 100 kg . . . . . . 4 kr.
mindestens für eine Sendung . . . . . . 50 kr.

ungarischen Enquête.

Die in Aussicht genommenen Vergütungen für die behufs Weitersendung über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus in Anspruch genommene Vermittlung der Eisenbahn wurden als zu hoch bemessen befunden, und ist dem Wunsche Ausdruck gegeben worden, dass dieselben einer Reduction unterzogen werden.

österreichischen Enquête:

2. Neue Zusatzbestimmung IV:

„Verfügungen des Absenders, welche erst nach An„kunft des Gutes in der ursprünglichen Bestimmungs„station durchzuführen sind, können bezüglich solcher Güter, „für welche ein Aufnahmeschein oder Frachtbrief-Duplicat „ertheilt wurde, auch an diese Bestimmungsstation un„mittelbar gerichtet werden."

ungarischen Enquête:

Die Zulassung von nachträglichen Verfügungen in der Bestimmungsstation wurde abgelehnt.

Zu § 65.

österreichischen Enquête:

Dem in der Enquête zum Ausdrucke gebrachten Wunsche, „dass bei Verkehrsstörungen kein oder nur ein sehr ermässigter Lagerzins zur Einhebung gelange", erscheint durch den im Tariftheile I, Abschnitt D, X, D (Seite 160) festgesetzten ermässigten Lagerzins ohnehin Rechnung getragen.

(Seite 27 des Enquête-Protokolls.)

ungarischen Enquête:

Der Wunsch, dass bei Verkehrsstörungen kein Lagerzins zur Einhebung gelange, wurde für billig befunden und der Antrag gestellt, dass auch die österreichischen Eisenbahnen gleich dem Vorgehen der ungarischen Eisenbahnen auf den im Sinne der Zusatzbestimmungen III, IV zu § 65 (3) B.-R. zur Einhebung gelangenden Lagerzins Verzicht leisten.

Zu § 70.

österreichischen Enquête:

(Betreffend Antrag 23 der Handelskammern [Seite 21 des Enquête-Protokolls].)

Zusatzbestimmung:

„Die Benachrichtigung des Absenders von dem „bevorstehenden Verkaufe erfolgt per Post mittelst re„commandirten Schreibens."

ungarischen Enquête:

Zusatzbestimmung:

„Die Benachrichtigung des Absenders von dem „bevorstehenden Verkaufe hat nebst Angabe der Zeit und „des Ortes mindestens acht Tage bevor per Post mittelst „recommandirten Schreibens zu erfolgen."

III.

Specielle Anträge der ungarischen Enquête.

Auf Grund von Wünschen, welche, weil von den österreichischen Interessenten nicht zum Ausdrucke gebracht, nur einen Gegenstand der ungarischen Enquête bildeten, hat die letztere die folgenden Anträge zu den nachstehenden Paragraphen des Betriebsreglements gestellt, und zwar:

Zu § 52.

1. Gegenüber dem Verlangen nach Abänderung des Absatzes (6) des § 52 des Betriebsreglements in dem Sinne, dass die Nummern und Eigenthumsmerkmale der Wagen bei der Selbstverladung unterworfenen Gütern statt von dem Absender durch die Bahnorgane in dem Frachtbrief zu vermerken seien, sprach sich die Enquête zwar für die Beibehaltung des gegenwärtigen Textes aus; es wurde jedoch für wünschenswerth erachtet, den diesbezüglichen Klagen im Instructionswege die Spitze dadurch zu nehmen, dass die Eisenbahnorgane angewiesen werden sollen, den Parteien diesbezüglich an die Hand zu gehen.

2. Mit Rücksicht auf das Gewicht, welches die Interessenten darauf legten, dass aus dem Frachtbrief-Duplicate auch die Daten der Frachtberechnung nach Möglichkeit ersichtlich seien, hat die Enquête den Antrag gestellt, die Eisenbahnen zu verpflichten, dass die überwiesenen Gebühren auf Wunsch des Absenders in die Frachtbrief-Duplicate einzutragen sind.

Für diese Leistung könnte eventuell die Beibehaltung der Aufnahmsscheingebühr ins Auge gefasst werden.

Zu § 61.

Der Punkt b) der Zusatzbestimmung VI zu Absatz (4) des § 61 des Betriebsreglements soll in dem Sinne abgeändert werden, dass die Rückerstattung der frankirten Uebergebühren auch ohne Vorlage der Original-Frachtbriefe auf Grund der Duplicate, respective Frankaturscheine erfolgt.

Zu § 71.

Die Enquête hat die Bereitwilligkeit der Eisenbahnen zur Kenntniss genommen, über die laut Vorschrift des § 71 des Betriebsreglements verfassten Thatbestands-Protokolle auf Wunsch der Interessenten Copien auszufolgen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Podwołoczyska: Herstellung eines zweiten Geleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für den Bau eines zweiten Geleises in der Strecke Krasne—Skwarzawa für den 8. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 16.879.]

Projectirte Localbahn Rakonitz-Mlatz. (Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat betreffs der projectirten Localbahn Rakonitz-Mlatz die Stationscommission unter Leitung des Bezirkscommissärs Heinrich Mahling auf den 1. und 2. October anberaumt. Bei dieser Amtshandlung wird die bereits bei der Trassenrevision der Projectslinie angeregte Zusammenlegung der Stationen Kozlan und Kralowitz neuerlich einer eingehenden Erörterung unterzogen werden. [27. September, H.-M.-Z. 51.847.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Graz—Köflach: Regulirung des Kainachbettes: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Localcommission hinsichtlich des Projectes für die Regulirung der Kainachbettes nächst der Töppler Brücke in km 35·741 für den 2. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Alexander Freiherr v. Neupauer betraut. [G.-I.-Z. 17.937.]

Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn.) (Technisch-polizeiliche Prüfung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 26. September die technisch-polizeiliche Prüfung der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) auf den 2. October anberaumt. [H.-M.-Z. 51.697.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Anhalten von Schnellzügen in der Station Przeworsk.) Vom 1. October angefangen werden die Schnellzüge Nr. 3 und 4 in der Station Przeworsk der Linie Krakau—Lemberg einen Anfenthalt von 1 Minute nehmen. Die Abfahrt des Schnellzuges Nr. 3 von Przeworsk wird um 11 Uhr 16 Min. Vormittags, jene des Schnellzuges Nr. 4 um 5 Uhr 30 Min. Nachmittags stattfinden.

— (Eröffnung einer Haltestelle.) Am 1. October wurde die zwischen den Stationen Unešić und Perković-Slivno der Strecke Knin—Spalato gelegene Haltestelle Koprno für den allgemeinen Personenverkehr eröffnet.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Einstellung von fünf Stück Reservoirwagen in den gesellschaftlichen Wagenpark.) Das k. k. Handelsministerium hat die Ausführung der von der Spiritus- und Pottasche-Fabriks-Actiengesellschaft in Brüx bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik bestellten fünf Stück Reservoirwagen nach den in Vorlage gebrachten Typenplänen mit dem Beifügen, dass sämmtliche fünf Wagen mit Bremsen zu versehen sind, genehmigt und gleichzeitig gestattet, dass diese Wagen in den Fahrpark der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft eingestellt werden. [Z. 45.600.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von vierzig gedeckten Lastwagen und eines Postambulanzwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Buschtěhrader Eisenbahn erbetene Genehmigung zur Anschaffung von vierzig Stück gedeckten Lastwagen, von welchen 14 Stück mit Bremse und Bremserhüttchen versehen werden, und welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 28. December 1893, Z. 63.714, genehmigten Typenplänen bei der Firma F. Ringhoffer in Smichow-Prag erbaut werden sollen, sowie eines combinirten Postambulanzwagens, welcher nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 24. Jänner 1889, Z. 50, genehmigten Type gleichfalls bei Ringhoffer hergestellt werden soll, ertheilt. [Z. 47.280.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Haltestelle Ober-Olberndorf.) Am 1. October wurde die zwischen den Stationen Stockerau und Sierndorf gelegene Haltestelle Ober-Olberndorf für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. In dieser Haltestelle werden die Personenzüge Nr. 15 und 16, deren Verkehrszeiten aus dem Fahrplacate zu entnehmen sind, bedingungsweise anhalten. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle durch den Bahnwächter, und sind daselbst jene Stationen zu entnehmen, nach welchen Fahrkarten ausgegeben werden. Eine Aufbewahrung des Gepäckes in Ober-Olberndorf findet nicht statt, daher selbes gleich nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen ist. [Z. 52.437.]

Localbahn Wotic-Selčan. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Wotic-Selčan wurde der Betriebsconsens ab 1. October ertheilt. [29. September, H.-M.-Z. 53.290.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 1. bis zum 7. October.)

Adriatischer Dienst.

2. October, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“. Capitän G. Mettel, nach Venedig.
3. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
4. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“ Capitän V. Guttmann, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
4. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän B. Vidos, nach Venedig.
5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste“, Capitän A. Mocole, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
6. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.
7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän L. Stabile, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

2. October, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Espero“. Capitän F. Androvich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
3. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ceres“, Capitän F. D'Este, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.
5. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Enterpe“. Capitän G. Matiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
6. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Elektra“, Capitän G. de Grisogano, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.
Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Mátala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliobora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. October, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperator“, Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. October, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Marquis Bacquehem“ Capitän G. Walnuschnig, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

25. October, Dampfer „Maria Teresa“, Capitän . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate October 1894.) Im Monate October werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	October
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Palermo, Neapel, Livorno, Genua²), Porto Maurizio, Nizza, Marseille	„Marguerite“	1
„	Malta¹), Syracus, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola“	4
„	Bari, Messina, Neapel, Marseille	„Arpád“	4
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Palermo, Neapel, Livorno, Genua²), Porto Maurizio, Nizza, Marseille	„Tisza“	8
„	Bari, Messina, Neapel, Marseille	„Szápáry“	11
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Palermo, Neapel, Livorno, Genua²), Porto Maurizio, Nizza, Marseille	„Tibor“	15
„	Malta¹), Syracus, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola“	18
„	Bari, Messina, Neapel, Marseille	„Buda“	18
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Palermo, Neapel, Livorno, Genua²), Porto Maurizio, Nizza, Marseille	„Adria“	22
„	Bari, Messina, Neapel, Marseille	„Árpád“	25
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Palermo, Neapel, Livorno, Genua²), Porto Maurizio, Nizza, Marseille	„Jókai“	29
Fiume, Triest	Tanger³), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Báthori“	5
Fiume	Bordeaux	„Zichy“	1—10
„	Liverpool	„Athenian“	1—10
„	Hull, Newcastle o/T	„Palermo“	1—10
„	Rotterdam, Antwerpen	„Matlekovits“	5—15
„	Liverpool	„Aleppo“ (Cunard Line)	5—15
„	Rotterdam, Antwerpen	„Stefánia“	10—20
„	Gibraltar³), London	„Rákoczy“	15—25
„	Rouen	„Zrinyi“	15—25
„	Liverpool	„Atlas“ (Cunard L.)	15—25
„	New-York	„Belgravia“ (Anchor Line)	15—25
„	Grimsby, Leith	„Nagy Lajos“	15—25
Fiume, Triest	Barcelona⁵)	„Andrássy“	25
Fiume	Algier³), Glasgow	„Kálman Király“	21—31
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano“	21—31
„	London	„Winestead“	21—31
„	Liverpool	„Alsatian“	21—31
„	Hamburg	„Sparta“	21—31
„	Bordeaux	„Deák“	25/X—5/XI
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tibor“	2
Marseille, Genua, Neapel, Messina, (Riposto⁴), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Adria“	6
Malta¹), Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	8
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Jókai“	9
Marseille, Neapel, Messina, Catania	Triest, Fiume	„Arpád“	14
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Palermo, Catania, Syracus, Messina, Bari	Fiume, Triest	„B. Kemény“	19
Marseille, Neapel, Messina, Catania	Triest, Fiume	„Szápáry“	21
Malta¹), Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	22
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Palermo, Catania, Riposto, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Tisza“	26
Marseille, Neapel, Messina, Catania	Triest, Fiume	„Buda“	28
Hamburg	Triest, Fiume	„Sparta“	1—10
London	„ „	„Durham“	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa“ (Cunard L.)	5—15
Hull, Newcastle o/T.	Triest, Fiume	„Mourino“	5—15
Antwerpen	„ „	„Deák“	5—15
Rouen	„ „	„Baross“	5—15
Liverpool	„ „	„Andalusian“	10—20
London	„ „	„Mátyás Király“	10—20
Rouen	„ „	„Szent László“	10—20
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Szent István“	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Marathon“ (Cunard Line	21—31
Bordeaux	Triest, Fiume	„Zichy“	21—31
Antwerpen	„ „	„Matlekovits“	21—31
London	„ „	„Sultana“	21—31
Glasgow	„ „	„Petőfi“	21—31

¹) Directe Fahrkarten und Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffung in Malta nach Tunis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Susa und den Algierischen Küstenplätzen.

²) Directe Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffung in Genua nach Montevideo, Buenos-Ayres und Rosario.

³) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Gibraltar oder Tanger angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

⁴) Bedingungsweise Berührung.

⁵) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** I., Zelinkagasse 2 — **Budapest,** Franz Josef-Platz 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Radmannsdorf für den Eilgutverkehr.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Radmannsdorf der Linie Tarvis—Laibach wird am 1. October 1894 auch für den Eilgutverkehr eröffnet werden.

Bis zur Einbeziehung dieser Station in den Kilometerzeiger werden der Frachtberechnung für die Strecken Lees-Veldes—Radmannsdorf 2 km und Podnart-Kropp—Radmannsdorf 11 km zugrunde gelegt.

Ebenso werden im Verkehre mit den übrigen Stationen des Abschnittes A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), die Entfernungen für diese Station in der Weise ermittelt, dass an die Kilometer für die Station Lees-Veldes 2 km und an die Kilometer für die Station Podnart-Kropp 11 km anzustossen sind. Für die Frachtberechnung ist der Localgütertarif, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), sammt Nachträgen massgebend.

Wien, am 24. September 1894. [736]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung der Sonderbestimmungen und Tarife für die Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) treten Sonderbestimmungen und Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Frachtgütern auf dieser Localbahn in Wirksamkeit.

Exemplare der Sonderbestimmungen und Tarife sind beim steiermärkischen Landes-Eisenbahnamte in Graz, sowie bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 25 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 28. September 1894. [737]

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung des Nachtrages VII zu Heft III.

Mit 15. October 1894 gelangt der Nachtrag VII zum Tarifhefte III vom 1. Mai 1891 für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

a) Einbeziehung der Stationen Ala und Cormons der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, sowie Pontafel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Classengutverkehr und in den Ausnahmetarif Nr. 2 (Güter aller Art).

Anmerkung: Die betreffenden Frachtsätze sind bereits am 1. October 1894, und zwar auf dem Verfügungswege, zur Geltung gebracht worden.

b) Ermässigte Frachtsätze für einige Stationen rücksichtlich der Ausnahmetarife Nr. 7 (Eisen etc.), Nr. 8 (Papier etc.), Nr. 9 (Glaswaaren), Nr. 11 (Cement), Nr. 13 (Möbel), Nr. 21 (Vitriol).

Exemplare des erwähnten Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 26. September 1894. [738]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 13. September 1894, Z. 16.992/III, wird im hierseitigen Bahnbereiche vom 1. October 1894 angefangen bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 22. December 1894, die bei Wagenladungsgütern mit 24 fortlaufenden Stunden normirte Ladefrist für mineralische Kohle, Kalksteine, Ziegel, Bruchsteine, Rüben, Rübenschnitte und Kalkschlamm auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Prag, am 19. September 1894. [739]

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Berichtigung von Tarifen.

Der in dem mit 1. October 1894 in Wirksamkeit tretenden Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn (siehe Verordnungs-Blatt Nr. 88 ex 1894, Seite 1555), Seite 5, sub Punkt 2 b, der allgemeinen Bestimmungen enthaltene Zusatz, lautend:

„Bei etwaiger Verwendung von Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 10.000 kg ist die Fracht (zu a und b) mindestens für 10.000 kg zu entrichten“

ist zu streichen.

Desgleichen ist der in dem mit 1. November 1894 zur Einführung gelangenden Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Jedlesee und Zellerndorf (siehe Verordnungs-Blatt Nr. 103 ex 1894, Seite 1764), Seite 3, sub Punkt 2, der allgemeinen Bestimmungen enthaltene Zusatz, lautend:

„Bei etwaiger Verwendung von Wagen mit geringerem Ladegewichte, bezw. geringerer Tragkraftziffer als 10.000 kg ist die Fracht für mindestens 10.000 kg zu entrichten“

zu streichen.

Wien, am 26. September 1894. [740]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Pržno.

Am 1. October 1894 wird die zwischen den Stationen Friedland und Baschka der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, beziehungsweise der Linie Kojetein-Bielitz gelegene Haltestelle Pržno für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, sowie aus den für die Ostrau-Friedlander Eisenbahn geltenden Tarifen zu ersehen.

In dieser Haltestelle werden sämmtliche in der

Strecke Friedland—Friedek verkehrenden Personen- und gemischte Züge zur Aufnahme und zum Absetzen der Reisenden nach Bedarf anhalten.

Die Abfahrtszeiten der Züge von der Haltestelle Pržno sind aus der vorerwähnten Kundmachung zu entnehmen.

Wien, am 30. September 1894. [741]

Localbahn Auspitz.

Nachtrag zum Theil II des Gebührentarifes.

Mit Giltigkeit vom 10. October 1894 angefangen bis auf Weiteres ist ein Nachtrag zum Theil II des Gebührentarifes für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr erschienen. Derselbe enthält Tarifermässigungen.

Wien, am 29. September 1894. [742]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Namensänderung der Station Vazsecz.

Vom 1. October 1894 ab wird die auf der Linie Kassa—Ruttka gelegene Station Vazsecz den Namen Vichodna führen.

Budapest, am 5. September 1894. [743]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Gewährung der Reexpeditionsbegünstigung für das Lagerhaus der landwirthschaftlichen Spar- und Vorschusscassa in Brüx.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Kleie, Malz, Oelsaaten und Zucker aller Art in Mengen von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen wird dem Lagerhause der landwirthschaftlichen Spar- und Vorschusscassa in Brüx (k. k. St.B. und A.T.E.) mit Giltigkeit vom 15. October 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895, die Reexpeditionsbegünstigung rücksichtlich des Verkehres von Stationen der Staatsbahnstrecken

Obernitz—Eisenstein
Obernitz—Duschnik
(excl. Knobis und Swoleňowes der St.E.G.)
Protivin—Tochowitz
Protivin—Eger (excl.)
Horaždowitz Stadt—Taus (excl.)

nach Aussig-Landungsplatz
" Schönpriesen-Umschlag
" Tetschen / Bodenbach -Landungsplatz und
" Laube

unter den im Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich auf Seite 12 unter B enthaltenen Bedingungen gewährt. Für die Beförderung dieser in Brüx k. k. St.B. zu reexpedirenden Güter gelangt rücksichtlich der Strecke Obernitz—Brüx, bezw. für diese Strecke in umgekehrter Richtung eine besondere Gebühr von 2 kr. per 100 kg, mindestens 2 fl., für die in Brüx A.T.E. zu reexpedirenden Güter ausser dieser besonderen Gebühr noch eine Gebühr von 2 fl. 50 kr. für die Ueberstellung zum Lagerhause in Brüx A.T.E. für den Wagen, unbeschadet der sonstigen tarifmässigen Nebengebühren, zur Einhebung.

Wien, am 25. September 1894. [744]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juli 1891. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit ab 1. October gelangt der II. Nachtrag zu obenbezeichnetem Tarife zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Neuauflage des Vorwortes und der Abschnitte A—F (ausnahmlich der allgemeinen Taxtabellen und der Ausnahmetarife);
2. Ergänzung der allgemeinen Taxtabellen;
3. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 4 (für Sprit);
4. Aenderung und Ergänzung des Anhanges zum Tarife;
5. Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrages I.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II, Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbandsgütertarifes, Verkehr zwischen deutschen Bahnen). (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1894 kommt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Ergänzung des Vorwortes und des Verzeichnisses der Ausnahmetarife;
2. Ergänzungen zu Abschnitt E, Kilometerzeiger;
3. Ergänzungen der Kilometertafel I;
4. Ergänzung der Anleitung zur Frachtermittlung;
5. Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife;
6. Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den Bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen;
7. Berichtigungen und Aenderungen von Stationsnamen;
8. Neuauflage des Anhanges.

Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr mit N.O.B. und weiter) vom 10. September 1885. (Ausserkraftsetzung von Bestimmungen und Frachtsätzen.) Mit Wirksamkeit ab 1. October 1894 treten sämmtliche Bestimmungen und Frachtsätze für Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Linie Effretikon—Hinweil) ausser Kraft.

Bayerisch - Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. October 1894. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.) Am 1. October 1894 tritt für Sendungen von Getreide u. s. w. aus Bayern nach Lindau transit und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891 (Theil II, Heft 5, des Süddeutschen Verbandsgütertarifes, Verkehr mit deutschen Bahnen). (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1894 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderung und Ergänzung der besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung; Aenderung und Ergänzung der besonderen Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften; Ergänzung des Kilometerzeigers; Aenderung und Ergänzung der Tariftabellen; Neuauflage des Anhanges zum Tarif; Sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Baumaterialien.) Für Baumaterialien, welche zur Unterhaltung der im Betriebe der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung stehenden Localbahn Asch-Rossbach von Stationen der österreichischen Staatbahnstrecke Pilsen—Eger bezogen werden, kommt fortab für die bayerische Durchgangsstrecke Eger—Asch der ermässigte Frachtsatz von 6 kr. ö. W. für 100 kg zur Anwendung.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Ermässigung eines Ausnahmefrachtsatzes.) Mit Giltigkeit vom 15. September 1894 wurde der für den Verkehr zwischen Bodenbach—Tetschen und Unterkochen, Station der kgl. Württembergischen Staatsbahnen, bestehende Ausnahmefrachtsatz für Holzpapierstoff, Holzpapierzeug, Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff, Cellulose von 1·67 Mk. auf 1·61 Mk. ermässigt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Vorordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen golten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachnng angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehreror auf ein und daselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1616	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen		a) Ala, b) Cormons, Stationen der Südbahn-Gesellschaft; c) Pontafel, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	den auf den Seiten 10 und 13 des Nachtrages III vom 1. November 1893 zum Tarife vom 1. Mai 1891 für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei angeführten Stationen der serbischen und bulgarischen Staatseisenbahnen, sowie der Orientalischen Eisenbahnen	Bei Einhaltung der Bestimmungen des in der 9. Rubrik angeführten Tarifheftes III	Vom 1. October 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1895	Tarifheft III vom 1. Mai 1891, sammt Nachträgen für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei		Theilfrachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung A*) per 100 kg in Franken (Gold) ad a) / b) / c)		Im Kartirungswege		*) Die Theilfrachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabellen, Abtheilung B für die Stationen der Serbischen und Bulgarischen Staatseisenbahnen, sowie der Orientalischen Eisenbahnen sind aus dem vorgenannten Nachtrage III, Seite 10 und 13, zu entnehmen
			Eilgut: gewöhnliches							19·04 / 13·56 / 12·81				
			Eilgut: ermässigtes, in Einzelnsendungen							14·14 / 9·09 / 10·07				
			Eilgut: ermässigtes, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg							11·07 / 8·60 / 8·77				
			Sperriges Gut							15·84 / 11·27 / 10·64				
			Frachtgut: der Stückgut-Classe . . I							9·52 / 6·78 / 6·40				
			Frachtgut: der Stückgut-Classe . . II							7·94 / 5·15 / 5·35				
			der Wagenladungs-Classen: A bei Aufgabe von 5000 kg							5·72 / 3·97 / 3·83				
			der Wagenladungs-Classen: A bei Aufgabe von 10000 kg							5·72 / 3·97 / 3·83				
			der Wagenladungs-Classen: B							4·30 / 2·96 / 2·96				
			der Wagenladungs-Classen: C							3·23 / 2·29 / 2·23				
			des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Güter aller Art): bei Aufgabe von 5000 kg							7·43 / 4·66 / 5·35				
			des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Güter aller Art): bei Aufgabe von 10000 kg							6·37 / 4·41 / 4·41				
1617	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Eichenholz-Extract	Eszék (Essegg) Station der königl. ungar. Staatsbahnen	Benfeld	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. October 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			Mark 4·71	0·05 *)	Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Ansätze sind Coursdifferenzen, welche von den darüber bezifferten Frachtsätzen bis auf Widerruf im doppelten Betrage abgezogen werden
					Steinburg					4·79	0·05 *)			
					Strassburg					4·55	0·05 *)			
				Barce	Benfeld					4·17	0·04 *)			
					Steinburg					4·25	0·04 *)			
					Strassburg					4·01	0·04 *)			
				und Sziszek (Sissek) Stationen der Südbahn-Gesellschaft	Benfeld					4·32	0·04 *)			
					Steinburg					4·40	0·04 *)			
					Strassburg					4·16	0·04 *)			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer österr. Währ.	a) / b)	a) / b)			
1618	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Neuhidschow	Prag Oe.N.W.B. loco	a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	48·0	a) — b) 45·5	a) — b) 2·5	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Reichenberg				63·0	a) — b) 53·2	a) — b) 9·8			
					Trautenau				52·0	a) 48·0 b) 41·0	a) 4·0 b) 11·0			
					Znaim				115·0	a) — b) 81·2	a) — b) 33·8			
					Jungbunzlau (für B.N.B.) transit				43·0	a) — b) 33·2	a) — b) 9·8	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
					Okřiško transit				84·0	a) — b) 51·7	a) — b) 32·3			
					Sigmundsherberg transit				136·0	a) — b) 67·6	a) — b) 68·4			
					Wichstadtl-Lichtenau transit				60·0	a) — b) 54·0	a) — b) 6·0			
			Rohzucker	Adlerkosteletz	Neuhidschow	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			37·2	35·2	2·0	Im Kartirungswege		
				Chrast					44·0	42·0	2·0			
				Chrudim					39·2	37·2	2·0			
				Cernožitz					29·2	27·2	2·0			
				Königgrätz					23·5	21·5	2·0			
				Pardubitz loco					33·2	31·2	2·0			
				Předměřitz					25·7	23·7	2·0			
				Smiřitz					28·4	22·4	6·0			
				Königgrätz B.C.B. transit					23·5	19·5	4·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
				Tinischt (für Opocno) transit					32·4	26·8	5·6			
									Kreuzer österr. Währ.	a) / b)	a) / b)			
1619	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Wlkawa	Altpaka	a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B., bezw. Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	52·0	a) 49·0 b) 43·0	a) 3·0 b) 9·0	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Neupaka				52·0	a) 47·0 b) 40·0	a) 5·0 b) 12·0			
					Trautenau				77·0	a) 71·0 b) 65·0	a) 6·0 b) 12·0			
					Znaim				113·0	a) — b) 79·2	a) — b) 33·8			
					Okřiško transit				81·0	a) — b) 48·7	a) — b) 32·3	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
					Sigmundsherberg transit				133·0	a) — b) 64·6	a) — b) 68·4			
					Wichstadtl-Lichtenau transit				69·0	a) — b) 63·0	a) — b) 6·0			
			Rohzucker	Adlerkosteletz	Wlkawa	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			52·6	50·6	2·0	Im Kartirungswege		
				Chrast					51·6	49·6	2·0			
				Chrudim					46·9	44·9	2·0			
				Cernožitz					45·2	43·2	2·0			
				Dobřenitz-Syrowatka					34·4	32·4	2·0			
				Königgrätz					40·0	38·0	2·0			
				Pardubitz loco					40·9	38·9	2·0			
				Předměřitz					42·0	40·0	2·0			
				Smiřitz					44·4	38·4	6·0			
				Königgrätz B.C.B. transit					40·0	36·0	4·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
				Tinischt (für Opocno) transit					48·4	42·8	5·6			
				Wien Südbahn transit					128·0	74·0	54·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Krenzer österr. Währ.					
1620	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zncker der Classe II	Časlan loco und transit	Altpaka	a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlnng für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen; b) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmnngen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordweetbahn, bezw. Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	56·0	a) 53·0 b) 47·0	a) 3·0 b) 9·0	Im Kartirungswege		Alle eventnellen Nebengebühren werden lant Tarif berechnet
					Nenpaka				53·0	a) 49·0 b) 42·0	a) 4·0 b) 11·0			
					Reichenberg				80·0	a) 69·0 b) 55·2	a) 11·0 b) 24·8			
					Trantenau				77·0	a) 71·0 b) 65·0	a) 6·0 b) 12·0			
					Znaim				88·0	a) — b) 67·2	a) — b) 20·8			
					Jnngbnnzlan für B.N.B. trans.				41·0	a) — b) 33·2	a) — b) 7·8	Im Rückvergütnngewege	Vorlage der auf den Reclamanten ale Anfgeber lautenden Dupl.-Frachtbriefe bis Ende Febrnar 1895	
					Okřiško transit				56·0	a) — b) 40·7	a) — b) 15·3			
					Sigmnndsherberg transit				108·0	a) — b) 56·6	a) — b) 51·4			
					Wichstadtl-Lichtenan trs.				76·0	a) — b) 70·0	a) — b) 6·0			
			Rohzncker	Adlerkosteletz	Časlau loco und transit	Anfgabe von, resp. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nnd Aufrechthaltnng der allgemein giltigen Tarif beetimmungen			52·9	50·9	2·0	Im Kartirungswege		
				Chrast					51·0	49·0	2·0			
				Chrndim					42·4	40·4	2·0			
				Cernożitz					45·6	43·6	2·0			
				Dobřenitz-Syrowatka					34·8	32·8	2·0			
				Königgrätz					40·4	38·4	2·0			
				Pardnbitz loco					35·6	33·6	2·0			
				Předměřitz					42·4	40·4	2·0			
				Smiřitz					44·8	38·8	6·0			
				Königgrätz B.C.B. transit					40·4	36·4	4·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten ale Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
				Tinischt (für Opocno) trans.					48·7	43·1	5·6			
				Wien Südbahn transit					111·0	60 0	51·0			
									Kren er österr. Währ.					
1621	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zncker der Classe II	Dobrowitz	Altpaka	a) Bei Anfgabe von, reep. Frachtzahlnng für mindeetens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Bei Anfgabe von, resp. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordweetbahn, bezw. Oesterr. Eienbahnverband, Theil II, Heft 1	52·0	a) 49·0 b) 43·0	a) 3·0 b) 9·0	Im Kartirnngewege		Alle eventnellen Nebengebühren werden lant Tarif berechnet
					Neupaka				52·0	a) 47·0 b) 40·0	a) 5·0 b) 12·0			
					Trantenan				80·0	a) 74·0 b) 68·0	a) 6·0 b) 12·0			
					Znaim				117·0	a) — b) 83·2	a) — b) 33·8			
					Okřiško transit				86·0	a) — b) 53·7	a) — b) 32·3	Im Rückvergütnngswege	Vorlage der anf den Reclamanten als Anfgeber lantenden Dnpl.-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
					Sigmnndsherberg transit				138·0	a) — b) 69·6	a) — b) 68·4			
					Wichstadtl-Lichtenan trs.				74·0	a) — b) 68·0	a) — b) 6·0			
			Rohzncker	Adlerkosteltz	Dobrowitz	Aufgabe von, reep. Frachtzahlnng für mindestene 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen und Anfrechthaltnng der allgemein giltigen Tarif bestimmungon			55·7	53·7	2·0	Im Kartirnngswege		
				Chrast					56·1	54·1	2·0			
				Chrndim					51·4	49·4	2·0			
				Cernožitz					48·7	46·7	2·0			
				Dobřenitz-Syrowatka					38·0	36·0	2·0			
				Königgrätz					43·6	41·6	2·0			
				Pardnbitz loco					45·4	43·4	2·0			
				Předměřitz					45·6	43·6	2·0			
				Smiřitz					48·0	42·0	6·0			
				Königgrätz B.C.B. transit					43·6	39·6	4·0	Im Rückvergütnngewege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
				Tinischt (für Opocno) trans.					51·5	45·9	5·6			
				Wien Südbahn transit					130·0	76·0	54·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1622	Oesterreichische Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker						Kreuzer ö. W.					
				Chrast	Doudleb	Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn, bezw. Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	42·7	40·7	2·0	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Chrudim					38·0	36·0	2·0			
				Cernožitz					27·0	25·0	2·0			
				Dobřenitz-Syrowatka					28·0	26·0	2·0			
				Königgrätz					22·1	20·1	2·0			
				Pardubitz loco					32·0	30·0	2·0			
				Předměřitz					24·4	22·4	2·0			
				Smiřitz					27·0	21·0	6·0			
				Königgrätz B.C.B. transit					22·1	18·1	4·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber, bezw. Empfänger lautenden Duplicat-, bezw. Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, bis Ende Februar 1895	
				Wien Südbahn transit					—	76·0	—			
			Zucker der Classe II	Doudleb		a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				a) / b)	a) / b)			
					Jungbunzlau (für B.N.B.) transit				67·0	a) — b) 48·2	a) — b) 18·8			
					Okřiško transit				103·0	a) — b) 70·7	a) — b) 32·3			
					Prag K.F.J.B. transit				39·0	a) — b) 33·7	a) — b) 5·3			
					Sigmundsherberg transit				131·0	a) — b) 62·6	a) — b) 68·4			
					Altpaka				54·0	a) 51·0 b) 45·0	a) 3·0 b) 9·0	Im Kartirungswege		
					Nenpaka				56·0	a) 51·0 b) 46·0	a) 5·0 b) 10·0			
					Prag Oe.N.W.B.				72·0	a) — b) 63·5	a) — b) 8·5			
					Reichenberg				90·0	a) 79·0 b) 65·2	a) 11·0 b) 24·8			
					Trautenau				51·0	a) 48·0 b) 42·0	a) 3·0 b) 9·0			
					Znaim				105·0	a) — b) 71·0	a) — b) 34·0			
1623	Oesterr. Nordwestbahn		Zucker der Classe II	Slatinan		a) Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn, bezw. Anhang zum Tarif, Theil II, Heft 1, Oesterr. Eisenbahnverband	Kreuzer ö. W.	a) / b)	a) / b)			Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Altpaka				56·0	a) 53·0 b) 47·0	a) 3·0 b) 9·0	Im Kartirungswege		
					Nenpaka				58·0	a) 53·0 b) 46·0	a) 5·0 b) 12·0			
					Reichenberg				92·0	a) 81·0 b) 67·2	a) 11·0 b) 24·8			
					Trautenau				59·0	a) 53·0 b) 47·0	a) 6·0 b) 12·0			
					Prag Oe.N.W.B.				55·0	a) — b) 46·5	a) — b) 8·5			
					Znaim				97·0	a) — b) 71·2	a) — b) 25·8			
					Jungbunzlau (für B.N.B.) transit				60·0	a) — b) 41·2	a) — b) 18·8	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
					Okřiško transit				66·0	a) — b) 40·7	a) — b) 25·3			
					Prag K.F.J.B. transit				39·0	a) — b) 33·7	a) — b) 5·3			
					Sigmundsherberg transit				118·0	a) — b) 56·6	a) — b) 61·4			
					Wichstadtl-Lichtenau trs.				52·0	a) — b) 46·0	a) — b) 6·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1624	Oesterr. Nordwestbahn	Betbeiligten Verwaltungen	Robeisen	Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz	Weleslawin	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg.	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893, bezw. Elbeumschlags-Tarif Westösterreich—Riesa-Elbkai vom 1. Juni 1893		Pfge. a) 61*) b) 51*)		a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	Die Coursdifferenz bei den unter a) angegebenen Frachtsätzen beträgt 1 Pfennig pro 100 kg, die dermalen doppelt von diesen Frachtsätzen abzuziehen ist. Bei den Frachtsätzen unter b) kommt kein Coursabschlag in Frage.
				Aussig-Landungeplatz						a) 60 b) 51				
				Schönpriesen-Umschlag						a) 60*) b) 51*)				
				Dresden-Elbkai						a) 83 b) 73				
				Riesa-Elbkai						a) 85 b) 75				
1625	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rübenschnitte	Hohenau	Eichhorn	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	9·8 kr.	7·1 kr.	2·7 kr.	Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben	Eichhorn	Hohenau									
1626	Eisenbahn Wien-Aspang	Betbeiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Trumau	Pottendorf-Landegg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	17·0	10·0	7·0	Kartirung		Ein- u. Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist
1627	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Leere, gebrauchte Holzkohlensäcke	Nussdorf	Nagy-Szombat	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	37·0 kr.		Im Kartirungswege		
1628	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Grubenholz und Weichholz (zur Cellulose-Erzeugung)	In der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1893, sub Pos. 2968, für nebenstehende Transporte verlautbarten Begünstigung ist der bei der Station Vágfalva angebrachte Stern, sowie die unter der Rubrik „Besondere Bemerkungen" enthaltene Bestimmung „Für in Vágfalva . . . . bis . . . . Anrechnung gebracht" zu streichen.										

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg und Stanislau, sowie der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mährisch-Schönberg wird für das Jahr 1895 im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Hydraulische Bindemittel und Chamottewaaren (Cement, hydraulischer Kalk, feuerfeste Ziegel etc.),
2. diverse Stein- und Erdmaterialien,
3. Coaks und Schmiedekohle.
4. diverse vegetabilische Oele und Fettwaaren (Leinöl, Terpentinöl, Seife, Kerzen etc.),
5. diverse Beleuchtungs-, Putz- und Dichtungsmaterialien (Dochte, Fackeln, Jutefäden, Werg, Hadern, Lager- und Putzwolle, Hanf etc.),
6. Walzeisen, Eisen- und Stahlbleche, Stahl, Herd- und Ofenbestandtheile, Weissblech, Feder- und Werkzeugstahl etc.,
7. diverse Eisenwaaren (Eisendraht, Drahtseile, Draht- und Gliederketten, Draht-Gewebe und -Geflechte, Nieten, Schraubenmuttern, Schrauben, Splinten, Nägel, Drahtstiften, Charnierbänder etc.),
8. Rohmetalle und Metallwaaren (Metallabgüsse, Antimon, Blockzink, Blockblei, Kupfer- und Messingloth, Messing- und Packfongblech, Zinkblech, Messingdraht, Bleiplomben etc.),
9. Firnisse und Lacke, Farbwaaren, Chemikalien, Leim, Schmirgel und diverse Naturproducte,
10. Textilwaaren, Wachstuch, Linoleum, Tapeziererartikel.
11. Posamentirwaaren,
12. Seilerwaaren,
13. Kautschukwaaren (Dampfbeizungs - Schläuche, Ringe, Platten etc.),
14. Lederwaaren,
15. Bürstenbinderwaaren,
16. Glas- und Porzellanwaaren,
17. Kanzleimaterialien, Telegraphen - Papierstreifen, Indigopapier.

Der auf jede einzelne der Eingangs erwähnten Dienststellen entfallende Bedarf kann nur bei denselben erhoben und ebenso die Offertformularien, sowie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse nur bei den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, bezw. bei der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mährisch-Schönberg eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Auch liegen bei den letztgenannten Stellen Muster, bezw. Zeichnungen über die zu liefernden Materialien zur Einsicht auf.

Die Offerten, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Lieferung verschiedener Materialien“** bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. bei der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mährisch-Schönberg **bis längstens 25. October l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen incl. aller Spesen zu notiren.

Jedes Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die „allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen“ der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die für die Lieferung der offerirten Artikel bestehenden „besonderen Bedingnisse“ vollkommen bekannt sind und dass er sich denselben unterwirft.

Die dem Offerte etwa beizugebenden Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1895 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 25. October l. J., Nachmittags 2 Uhr, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, bezw. der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mährisch-Schönberg, steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg und Stanislau, sowie von der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mährisch-Schönberg für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 1. October 1894.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 113. Wien, 4. October 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 19. September 1894, Z. 17.629/III, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die rechtzeitige Publication der Refactien für das Jahr 1895.

Unter Bezugnahme auf den Erlass des hohen k. k. Handelsministeriums vom 26. September 1888, Z. 38.121, Vrdgs.-Bl. Nr. 117, sowie auf den hierortigen Erlass vom 3. November 1893, Z. 21.873, Vrdgs.-Bl. Nr. 131, betreffend die rechtzeitige Publication der Refactien, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit auch die dortseits für das Jahr 1895 in Aussicht genommenen Tarifbegünstigungen in Gemässheit des erstcitirten hohen Erlasses möglichst frühzeitig der Administration des Verordnungs-Blattes zur Verlautbarung zugemittelt werden.

Wien, am 19. September 1894.

Lilienau m. p.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die Constatirung einer während des Transportes erfolgten Beschädigung der Waare ist nicht blos eine innere Administrations-Angelegenheit der Eisenbahn, sondern eine dem § 71 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements und dem Frachtvertrage entspringende Verpflichtung; daher sind die von der Eisenbahn-Verwaltung über den Schaden aufgenommenen Constatirungs- und Zeugenvernehmungs-Protokolle als eine gemeinschaftliche Urkunde anzusehen.

In einem derzeit noch im Zuge befindlichen Processe wird die Verwaltung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wegen des Schadens, welchen der Transport von edlen Pferden auf ihren Linien genommen hat, auf die Summe von 10.860 fl. und 799 Frcs. 15 Ctm. sammt Nebengebühren als Schadensersatz geklagt. Mit einer Nebenklage hat der Kläger die Herausgabe einer beglaubigten Abschrift des Schadens-Constatirungs-Protokolles, dann der über die Vernehmung der Zeugen und der Bahnbediensteten aufgenommenen Protokolle, endlich das Gutachten der Thierärzte von den Staatsbahnen verlangt, was die Direction verweigerte.

Der kgl. Gerichtshof in Budapest gab diesem Begehren mittelst Bescheides, Z. 84.089/93, aus nachstehenden Motiven Folge:

Die vom Kläger verlangten Urkunden mussten sachgemäss zu dem Zwecke aufgenommen worden sein, dass dieselben beiden Parteien als Beweismittel dienen. Nachdem die geklagte Eisenbahn-Verwaltung angegeben hat, dass alle diejenigen Personen über den fraglichen Schadenfall vernommen wurden, welche hievon Kenntniss haben konnten, so müssen diese, sowie die Schaden-Constatirungs-Protokolle als gemeinsame Urkunden angesehen und gemäss § 188 der Civilprocess-Ordnung dem Kläger von der Geklagten abschriftlich ausgefolgt werden.

Unter gleichzeitiger Sistirung der Verhandlung über die Hauptklage selbst wird die Bahnverwaltung verpflichtet, innerhalb der (bestimmten) Präclusivfrist die Abschrift dieser Urkunden dem Kläger zu behändigen, widrigens der von ihm angegebene Inhalt derselben als wahr angenommen werden müsste. Die gleiche Erwägung gilt auch bezüglich des vom Kläger ebenfalls verlangten thierärztlichen Gutachtens. Endlich musste die Bahnverwaltung als sachfällig in die klägerischen Kosten verurtheilt werden.

Die kgl. Tafel hat mit Entscheidung vom 28. August 1894, Z. 2769, den erstrichterlichen Bescheid aus dessen Motiven und mit dem Beifügen bestätigt, dass die Gemeinschaftlichkeit der abschriftlich verlangten Constatirungs- und Zeugenvernehmungs-Protokolle schon aus § 71 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements hervorgeht, welchem zufolge das Ergebniss der Feststellung von Beschädigungen den Betheiligten über ihr Verlangen schriftlich mitzutheilen ist.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Künsdorf-Eisenkappel. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 20. September die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, hinsichtlich des vom Comité für den Bau einer schmalspurigen Localbahn von der Station Künsdorf der Südbahnlinie Marburg—Franzensfeste nach Eisenkappel vorgelegten generellen Projectes im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 50.377.]

Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn.) (Wasserleitungsanlage.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft hat hinsichtlich des Projectes, betreffend die Herstellung einer Wasserleitnngsanlage zur Murthalbahnstation Mauterndorf der steiermärkischen Landesbahnen die Localcommission auf den 5. October anberaumt. [2. October, G.-I.-Z. 18.340.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Strecke Bierzanów—Wieliczka: Umwandlung eines Handschrankens in eine Zugbarrière: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung des in km 3·224 befindlichen Handschrankens in eine Zugbarrière für den 4. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Leo Knrykowski betraut. [G.-I.-Z. 17.942.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Elektrische Beleuchtung in Haida.) Das Project für die Einführung der elektrischen Beleuchtung in die für den öffentlichen Verkehr des reisenden Publicums bestimmten Räume des Aufnahmsgebäudes in der Station Haida wurde zur Ausführung genehmigt. [14. September, Z. 48.904.]

— (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Errichtung eines Transitoschuppens in Tetschen.) Für Zwecke der Firma Andrée & Wickerling wurde in der Station Tetschen ein Transitschuppen hergestellt. [14. September, Z. 48.920.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Falkenau a. d. Eger—Klingenthal: Ladebühne und Klappbrücken auf der Ladestelle des Bernhardschachtes bei Königswerth.) Das Project, betreffend die Verschiebung des ersten Ladegeleises und die Erbreiterung der Mittelrampe, sowie die Herstellung von drei Klappbrücken auf der Ladestelle nächst des Bernhardschachtes bei Königswerth für Zwecke der Britannia-Gewerkschaft in Falkenau a. d. Eger wurde zur Ausführung genehmigt. [15. September, Z. 45.597.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Anbau an das Aufnahmsgebäude in Schreckenstein.) Aus Anlass der Vergrösserung der Restaurations- und Warteräume, ferner der Bureaulocalitäten für die Zugsförderung und Herstellung eines Handmagazins sammt Lampenkammer und Naturalwohnungen für Stationsbeamte wird in der Station Schreckenstein ein Anbau an das Aufnahmsgebäude errichtet. [21. September, Z. 51.247.]

— (Anlage von Geleiseabzweigungen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehnng hinsichtlich des Projectes für die Anlage von Geleiseabzweigungen nächst der Station Kolin für den 5. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [G.-I.-Z. 18.050.]

— (Bauliche Herstellnng in Tetschen.) Das Project für die Verlängerung und Ueberdeckung der Rampe vor der Localzollschuppenanlage in Tetschen wurde zur Ausführnng genehmigt. [4. September, Z. 47.647.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Kiosk in Raspenau-Liebwerda.) In der Station Raspenau-Liebwerda wird ein Kiosk für den Billetenverkauf hergestellt. [21. September, Z. 47.645.]

— (Güterschuppen in Liebstadtl.) Aus Anlass des gesteigerten Güterverkehres wird in der Station Liebstadtl der Güterschuppen vergrössert. [21. September, Z. 44.311.]

— (Vergrösserung des Güterschuppens in Semil.) Aus Anlass des gesteigerten Güterverkehres wird in der Station Semil der Güterschuppen vergrössert. [11. September, Z. 50.519.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Drehscheiben-Auswechslnng in Prag.) Die bei der Militärrampe in der Station Prag situirte Waggon-Drehscheibe von 4·74 m Durchmesser wird gegen eine solche von 5·53 m Durchmesser nmgewechselt. [4. September, Z. 48.169.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Vergrösserung eines Aufnahmsgebäudes und Anbau an eine Locomotivremise.) Das Project für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Wessely a. d. March durch Herstellung eines Anbaues, sowie für einen Anbau an die Locomotivremise in der Station Kunowitz wurde zur Ausführung genehmigt. [13. September, Z. 48.747.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Personenzugsverkehr auf der Localbahn Zlonitz-Hospozin.) Mit 1. October gelangte auf der Localbahn Zlonitz-Hospozin bis anf Weiteres, wie im Vorjahre, ein provisorischer Personenverkehr in der Weise znr Einführung, dass den täglich verkehrenden Güterzügen Nr. 2475, 2481, 2488 und 2494 je ein Personenwagen III. Classe zur Beförderung der Reisenden zu dem Einheitspreise von 11 kr. zwischen den Stationen Zlonitz, Břestan und Hospozin beigegeben werden wird. Eine Billetausgabe wird nicht stattfinden, und werden die Fahrgebühren mittelst Nachzahlungs-Coupons durch das Zugsbegleitungspersonale zur Einhebung gelangen.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Benützungsconsens für das zweite Geleise in der Strecke Falkenau—Neusattl.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde der Benützungsconsens für das zweite Geleise in der Strecke Falkenau—Neusattl ab 30. September ex commissione ertheilt. [30. September, Z. 53.154.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Localbahn Zauchtl-Bautsch: Erweiterung der Haltestelle Schwansdorf zu einer Halte- und Ladestelle.) Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete, an der Localbahn Zauchtl-Bautsch zwischen der Station Bautsch und der Halte- und Ladestelle Tschirm gelegene Personenhaltestelle Schwansdorf ist am 24. September als Halte- und Ladestelle auch für den beschränkten Verkehr von Frachtgütern in ganzen Wagenladungen eröffnet worden. Von diesem Tage angefangen können daher in der Halte- und Ladestelle Schwansdorf Frachtgüter in ganzen Wagenladungen, welche in ungedeckten Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Bahnverwaltungen zur Auf-, bezw. in umgekehrter Richtung zur Abgabe gelangen. Ausserdem können dortselbst im gleichen Vorgange Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, bezw. bezogen werden. Von der Auf- und Abgabe in dieser Halte- und Ladestelle sind nachbenannte Transporte, auch wenn dieselben in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden wollten, ausgeschlossen:

1. Explosive Gegenstände;
2. Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen;
3. Güter, deren Gewicht 750 kg per Collo übersteigt;
4. lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dgl.) erforderlich sind, und
5. Güter im Verkehre mit anderen Stationen als jenen der österr.-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Das Ablegen und Aufladen, sowie das Abladen und Auflegen der in Schwansdorf zur Auf- und Abgabe gelangenden

Sendungen haben die Parteien mit ihren Arbeitskräften und auf ihre Kosten zu besorgen. In der Halte- und Ladestelle Schwansdorf können Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen nur unfrankirt und ohne Nachnahme, Sendungen nach Schwansdorf nur frankirt und ohne Nachnahme zum Transporte angenommen werden. Für den Verkehr von Frachtgütern in ganzen Wagenladungen von und nach Schwansdorf gelten die Bestimmungen der vom 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sammt Nachträgen, und sind die massgebenden kilometrischen Entfernungen, bezw. Gebührensätze im Nachtrage IX dieses Gebührentarifes enthalten. Die erforderlichen Tarifberichtigungen werden im nächsten Nachtrage zu dem letztgenannten Tarife durchgeführt werden. [Z. 52.566.]

Ausland.

Argentinien. (Eisenbahn-Statistik pro 1892.) Im Jahre 1892 befanden sich in Argentinien 13.769·4 km im Betriebe; davon entfielen 1026 km auf Nationalbahnen, 3737·5 km auf von der Nation garantirte Bahnen, 5994·3 km auf Privatbahnen unter nationaler Jurisdiction und 2950·4 km auf Privatbahnen unter provincialer Jurisdiction; dazu kamen 61·2 km Colonialbahnen. Die Spurweite betrug bei den meisten Linien 1·676 m; dann folgten — der Verbreitung nach geordnet — die Spurweiten von 1·000 m, 1·435 m und 0·600 m. An Bauobjecten waren vorhanden: 1240 Brücken, 209 Viaducte, 13 Tunnels, 6578 Durchlässe und 1605 Dienstgebäude. Die Anzahl der Stationen belief sich auf 826. An Fahrbetriebsmitteln wurden gezählt: 1062 brauchbare Locomotiven, 1522 Personenwagen, 911 Gepäckswagen und 29.929 Frachtwagen (mit 314.306 t Tragkraft und 82.860 Achsen). Die Fahrgeschwindigkeit betrug im Allgemeinen 22—40 km per Stunde; nur bei einer Bahn erhob sie sich auf 50—55 km per Stunde. Befördert wurden im Gegenstandsjahre 11,792.383 Passagiere, 67.653 t Eilgüter und 6,001.697 t gewöhnliche Frachten. Die gesammten Einnahmen beliefen sich auf 19.561.488·15 Pesos Gold; daran participirte der Passagierverkehr mit 5,358.217·36 Pesos, der Gepäcks- und Eilgütertransport mit 765.505·48 Pesos und der Frachtenverkehr mit 12,678.866·10 Pesos, der Rest entfiel auf anderweitige Einnahmen (Bahntelegraphen, Lagerzins, Waggonmiethe etc.). Auf 1 km Strecke entfielen bei den nationalen Privatbahnen 2335·55 Pesos, bei den garantirten Bahnen 817·97 Pesos, bei den provincialen Privatbahnen 707·15 Pesos und bei den Nationalbahnen 407·06 Pesos Bruttoeinnahmen. Die Gesammtausgaben beliefen sich auf 16,474·070 Pesos Gold. Der Ueberschuss der Gesammteinnahmen über die Gesammtausgaben aller Bahnen betrug somit im Rechnungsjahre 2,738.647·92 Pesos Gold.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Medusa" von Brasilien.) Dieser Dampfer von 1686 Tonnen Gehalt ist am 24. August nach 34tägiger Fahrt mit 9 Passagieren und 338 Gewichtstonnen Ladung von Brasilien in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Santos 229.320 kg Kaffee; aus Rio Janeiro 48.000 kg Kaffee, 14.027 kg Häute; aus Bahia 11.078 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 332.070 fl. ö. W.

Fiumaner Seehafen. (Enquête in Angelegenheit der Frage der Erweiterung und Vervollständigung der Lagerräume am Hafen und insbesondere jener im Bereiche des „punto franco".) Am 23. September fand in Fiume unter Vorsitz des Gouverneurs Grafen Batthány, in Anwesenheit des Vorstandes der kgl. ungar. Seebehörde, Ministerialrath Kvassay, sowie mit Beiziehung der Delegirten der Fiumaner Handelskammer und der Schiffahrts-Gesellschaften, ferner hervorragender Mitglieder der Kaufmannschaft und der Rhederei, eine Enquête statt, in welcher zahlreiche Fragen zur Erörterung gelangten, welche sich auf die Erweiterung und Vermehrung gedeckter Lagerräume und Entrepots, sowie den Neubau von Magazinen am „punto franco" beziehen. Die erste Frage, „ob bei dem Umstande, als zum Ersatze der durch den Brand zerstörten Magazine provisorische Räumlichkeiten in bisher nicht genügendem Ausmasse geschaffen wurden, es nicht vortheilhafter wäre, behufs besserer Ausnützung des Magazinswesens im Allgemeinen die Manipulation der ärarischen Magazine einer Privatunternehmung zu übertragen", wurde von der Majorität der Versammlung abgelehnt und entschieden, dass die ärarischen Lagerhäuser wie bisher auch fernerhin von der kgl. Seebehörde administrirt werden sollen. Ebenso wurde die Zusatzfrage, „ob es nicht zweckmässig wäre, in den einzelnen Magazinen Bureaux zu errichten, um die derzeit concentrirte Administration theilweise zu decentralisiren", mit der Motivirung abgelehnt, dass durch Errichtung von Bureaux die ohnedies beschränkten Lagerräume räumlich Einbusse erleiden würden. In der Frage, „ob auf dem in der Nähe des Fischmarktes als „punto franco" einzurichtenden Territorium sofort definitive Magazine oder provisorische Hangars zu errichten seien", entschied sich die Enquête für den raschesten Bau definitiver Magazine. Bei diesem Anlasse wurde auch beantragt, den im Bereiche des „Deltas" befindlichen, der Stadt nahegelegenen Holzlagerplatz auf einen entfernteren Punkt zu verlegen, um der die Stadt stets bedrohenden Feuersgefahr vorzubeugen, sowie auch den hiedurch gewonnenen Raum zum Baue neuer Magazine zu verwenden. — Die Frage, „ob es Privaten fernerhin nicht zu gestatten wäre, auf eigene Kosten von ihnen zu betreibende Magazine zu erbauen", wurde einstimmig abgelehnt, sowohl mit Rücksicht auf die hiedurch resultirende Beschränkung der für öffentliche Bauten ohnedies knapp bemessenen Bauplätze, als auch um der einheitlichen und planmässigen Entwicklung des Hafens gegenüber nicht etwa Präjudize zu schaffen. — Von den am Schlusse der Debatte zum Ausdrucke gelangten Wünschen der Interessenten sind die bemerkenswerthesten: Die Errichtung von Trockendocks und einer für den Bau grosser Schiffe einzurichtenden Schiffswerfte; die fernere Erweiterung des Hafens, insbesondere des „punto franco", welch letztere Arbeit keinen Aufschub erleidet, der Bau ebendort herzustellender geräumiger Magazine, um das Freilagern von Waaren und insbesondere von Wein möglichst zu beschränken; schliesslich die Vermehrung der Lagerhäuser und Entrepots nächst den Bahnhöfen und den Ladequais des Hafens. Der Vorsitzende gab die Versicherung, sein Möglichstes zu thun, damit den als durchaus berechtigt zu betrachtenden Wünschen der Interessenten baldmöglichst Rechnung getragen werde.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 29. September herausgegebene CXXI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 679: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 24. September 1894, Z. 33.529, betreffend Beschränkungen bezüglich der Einfuhr von Klauenthieren (Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen) aus Ungarn und Croatien und Slavonien nach Mähren.

Nr. 680: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 24. September 1894, Z. 23.258, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von lebenden Klauenthieren aus ganz Ungarn nach, bezw. durch Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CXXII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 1. October herausgegebene CXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 681: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 24. September 1894, Z. 9518, betreffend die Beschränkung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Croatien und Slavonien auf die Comitate Osiek und Požega.

Nr. 682: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. September 1894, Z. 135.088, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Esztergom und Zala in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 683: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verboten ist.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat September 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	356·45	332·33	332·83	355·95	—	—	—	—
Roggen	941·48	414·21	894·80	460·89	287·10	—	101·16	185·94
Gerste	392·78	770·19	1041·21	121·76	900·71	676·11	202·61	1374·21
Hafer	920·51	—	98·43	822·08	453·71	—	368·73	84·98
Erbsen	111·70	85·84	121·65	75·89	414·73	102·33	—	517·06
Bohnen	32·38	—	5·05	27·33	112·02	12·37	100·21	24·18
Raps	334·54	187·21	234·16	297·59	133·19	235·40	—	368·59
Wicken	7·75	—	—	7·75	45·65	14·80	—	60·45
Leinsamen	229·90	—	—	229·90	—	—	—	—
Lupinen	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais	—	49·55	22·00	27·55	—	—	—	—
Mohn	94·00	—	9·10	84·90	—	200·66	33·00	167·66
Senf	95·82	—	8·08	87·74	—	—	—	—
Diverse	6·14	—	—	6·14	—	—	—	—
Zusammen	3533·45	1839·33	2767·31	2605·47	2347·11	1241·67	805·71	2783·07
Versicherungswerth ö.W. fl.	31.134	13.110	20.111	24.133	18.934	13.080	5.541	26.473
Spiritus	338·62	—	200·34	138·28	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	6.285	—	3.600	2.685	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	6	1	3	4	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	9.000	2.500	6.100	5.400	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	6	—	2	4	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	9.000	—	3.600	5.400	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	5.810	—	2.400	3.410	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	2	—	2	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	3.600	—	3.600	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro September 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	10599·75	1621·80	2302·75	9918·80
Roggen	884·97	814·20	304·98	394·19
Gerste	950·62	713·52	207·32	1456·82
Hafer	433·21	—	92·41	340·80
Mais	2434·09	—	610·38	1823·71
Mehl	1111·41	254·90	291·50	1074·81
Wein	7731·59	16·56	510·61	7237·54
Verschiedenes	2203·48	2401·85	1733·67	2871·66
Zusammen	26349·12	5822·83	6053·62	26118·33
Versicherungswerth fl.	413.730·—	27.435·—	47.230·—	393.935·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	32	12	10	34
Versicherungswerth	198.500	113.700	99.400	212.800
Abgesondert übertragene Warrants, St.	6	1	1	6
Versicherungswerth	11.700	3.150	3.250	11.600
Lombardbetrag	5.000	1.600	1.600	5.000

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2.

Nachtrag IV vom 1. October 1894.

Berichtigung.

Der auf Seite 5 des Nachtrages IV enthaltene Frachtsatz der Wagenladungsclasse C 1 zwischen Wien Lagerhaus und Berlin (Anh.-Dresd. Bhf., Berlin Görl. Bhf. und Berlin Schles. Bhf.) beträgt richtig **454** statt 354 Markpfennige für 100 kg.

Wien, am 1. October 1894. [745]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Instradirung des Schnellzugs-Eilgutes im Verkehre zwischen Wien und Paris.

Der vom 1. April 1893 an giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen zwischen Wien (K.E.B.) und Paris findet in der Zeit vom 1. October 1894 bis 30. April 1895 auf den Routen Bischofshofen — Arlbergbahn — Buchs — Delle und Salzburg — Ulm — Mühlacker — Kehl — Avricourt Anwendung.

Wien, am 25. September 1894. [746]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zu Tarif-Theil III, Heft 2, vom 1. October 1894.

Mit Giltigkeit vom 15. October 1894 erscheint ein Berichtigungsblatt zu vorbezeichnetem Tarife, enthaltend berichtigte Frachtsätze der Serie 2 (Mehl) und Berichtigung von Angaben im Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 29. September 1894. [747]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Tarif-Theil III, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1894 tritt der Nachtrag II zu Tarif-Theil III, Heft 1, für den obbezeichneten Eisenbahnverband (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits), enthaltend:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Schnitt-Tariftabelle B für die französischen Strecken;
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers für die französischen Strecken;
III. besondere Frachtberechnung für Nogent-sur-Marne-Bry trs. und Noisy-le-Sec transit

in Kraft.

Hiedurch werden die Frachtsätze und Entfernungen des Haupttarifes für dieselben Stationen aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 29. September 1894. [748]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Verkehrsstelle Rosenthal.

Mit Giltigkeit vom 15. October 1894 wird die Verkehrsstelle Rosenthal der Stargard-Küstriner Eisenbahn mit den um Rm. 1 für 10.000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Ringenwalde in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Wien, am 29. September 1894. [749]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Achensee-Bahn.

Einstellung des Betriebes.

Mit 7. October 1894 wird der Betrieb der Achensee-Bahn für dieses Jahr eingestellt.

Salzburg, am 1. October 1894. [750]

Sonstige Nachrichten.

Directe Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Vieh in Verbandsverkehren. (Ausschliessung.) In einem Seitens einer Bahnverwaltung in Vorlage gebrachten Verbandstarife mit Deutschland hatte die Bestimmung Aufnahme gefunden, wonach die directe Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Vieh ausgeschlossen ist. Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat dies zum Anlasse genommen, gelegentlich der Genehmigung des betreffenden Verbandstarifes ausdrücklich zu betonen, dass eine derartige Ausschliessung der directen Abfertigung nicht etwa auch die Ausschliessung der Annahme von solchen Transporten mit internationalen Frachtbriefen involvire.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einbeziehung einer Haltestelle.) Die Haltestelle Neundorf i. V. wurde am 1. October in den vorbezeichneten Güterverkehr, und zwar nur für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, einbezogen. Der Ermittlung der anzuwendenden Frachtsätze werden die um 2 km erhöhten Entfernungen für Plauen i. V. (ober. Bhf.) zu Grunde gelegt.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Aufnahme einer Station.) Ab 1. October wird die Station Oderthal des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover mit directen Frachtsätzen in den Verbandsverkehr aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnuug des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer) a)	b)	c)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a)	b)	c)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg a)	b)	c)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1629		K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	a) Brennholz aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tariftheiles I; b) Holz der Pos. H, 19 der Güterclassification des Tariftheiles I; c) Holz der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tariftheiles I excl. Brennholz	Dzbell-Jessenetz	Olmütz-Hodolein, Neugasse, Stadt	Frachtgutmässige Aufgabe von, beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	Vom 5. October 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	20	21·5	20	17·1	19·5	18·6	2·9	2	1·4	Im Kartirungswege		
				via Čellechowitz	Prossnitz loco				12	12	12	10	11	11	2	1	1			
					Prossnitz transit				12	13	12	11	11	11	1	2	1			
					Triebitz				17	17	17	14	15	15	3	2	2			
				Gewitsch-Jaroměřitz	Olmütz-Hodolein, Neugasse, Stadt				25	26·5	25	21·1	24·5	22·6	3·9	2	2·4			
				via Čellechowitz	Prossnitz loco				17	17	17	14	15	15	3	2	2			
					Prossnitz transit				17	18	17	15	15	15	2	3	2			
					Triebitz				15	15	15	13	13	13	2	2	2			
				Gross-Opatowitz	Olmütz-Hodolein, Neugasse, Stadt				26	27·5	26	22·1	25·5	24·6	3·9	2	1·4			
				via Čellechowitz	Prossnitz loco				17	18	17	15	16	16	2	2	1			
					Prossnitz transit				17	19	—	16	17	—	1	2	—			
					Triebitz				15	16	15	13	14	14	2	2	1			
				Konitz	Olmütz-Hodolein, Neugasse, Stadt				19	19·5	19	16·1	18·5	17·6	2·9	1	1·4			
				via Čellechowitz	Prossnitz loco				10	—	—	9	—	—	1	—	—			
					Triobitz				18	18	18	15	16	16	3	2	2			
				Kornitz	Olmütz-Hodolein, Neugasse, Stadt				24	24·5	24	18·1	22·5	19·6	5·9	2	4·4			
				via Čellechowitz	Prossnitz loco				15	16	15	12	14	12	3	2	3			
					Prossnitz transit				16	16	16	12	14	12	4	2	4			
					Triebitz				13	14	13	11	12	12	2	2	1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1630	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schlackenziegel der Pos. Z—1 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Zditz	Budweis	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	5. October 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	18 kr.	14·5 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		
1631	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Ossegg	Leoben loco und transit	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Kohle muss für Regiezwecke der Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung adressirt sein	Vom 5. October 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	66	61	5	Im Kartirungswege		
1632	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohzucker der Pos. Z—11 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Krakau	Sędziszów	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 43	kr. 24	kr. 19	Im Kartirungswege		
				Oświęcim					56	30	26			
				Landesgrenze bei Łupków					63	33	30			
				Zwardon					74	38	36			
				Tłumacz					93	49	44			
1633	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Posit. S—58 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Niżankowice	Chorośnica	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde zur Beförderung gelangen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1895	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	kr. 8	kr. —	Im Kartirungswege		
				Niżankowice	Mościska Sądowa-Wisznia Jaroslau Przeworsk				kr. 8 10 8 11	6 8 5 6·5	2 2 3 4·5			
				Nowe miasto	Jaroslau Przeworsk				10 12	6 7·5	4 4·5			
				Dobromil	Jaroslau Przeworsk				11 12	6·5 8	4·5 4			
				Rawa ruska	Krystynopol				10	6	4			
				Podgórze-Płaszów	Bierzanów Wieliczka				4 4	3 3	1 1			
1634	Böhmischen Commercialbahnen		Cichorienwurzel und Rübe	Třebovětic	Smiřic (B.C.B.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. h. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 12·5	kr. 8·6	kr. 3·9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Sadova-Dohalic					10·5	7·2	3·3			
				Hořeňoves					6	4	2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1635	Bozen-Meraner Bahn		Neue Wein- und Obstfässer, Obstkisten, Bottiche	Lana-Burgstall	Bozen-Gries	Minimalquantum 20 Tonnen bei Auflieferung in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	48	32	16	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Aufgabsscheine bis längstens 31. Jänner 1895	
1636	Bozen-Meraner Bahn		Emballagen, neue, als: Kisten, Obstfässer und Schachteln, wenn mindestens 4 Stück in einander gesteckt	Lana-Burgstall	Bozen-Gries	Minimalquantum 20 Tonnen bei Auflieferung in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	32	23	9	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Aufgabsscheine bis längstens 31. Jänner 1895	
1637	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Platten und Bleche aus Eisen und Stahl der Pos. E 6 der Güterclassification des Theiles I	Furth i. W. transit / Franzensbad transit	Königgrätz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1895	Local-, bezw. Verbandstarife		88 kr. / 90 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis spätestens 30. April 1896	Die Sendungen müssen von Dillingen (Saar) stammen und mit directen Frachtbriefen, auf welchen die Routenvorschrift Franzensbad—Kolin—Bubna oder Furth i. W.—Prag B.W.B.—Vysočan anzubringen ist, zur Aufgabe gebracht werden
1638	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Papier, auch Maculatur, Pappendeckel und Pressspäne (wenn nicht emballirt ohne Garantie gegen Beschmutzung) im Export	Zwischenwässern	Fiume-Freihafen / Triest-Freihafen k. k. St.B.	Bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Südwestösterr.-Ungarischen Seehafenverkehr vom 1. September 1892	76 kr. = 152 h / 74 kr. = 148 h incl. Mgb., bezw. Steuer	121 h / 121 h incl. Mgb., bezw. Steuer	31 h / 27 h	Im Kartirungswege		
1639	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Raffinirtes Petroleum	Wien (Matzleinsdorf) loco	Brünn (K.F.N.B oder St.E.G.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	47·8 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. a) b)	a) b)	a) b)			
1640	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe, excl. amerikanischer	1) Triest 2) Fiume	Bludenz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Anwendung der für den Tirol-Küstenländischen Verkehr bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884	1) 152·4 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	4·3 3·8 3·6 0·7	Im Kartirungswege		
					Dornbirn				1) 155·4 143·1 2) 190·0 162.8	148·1 136·2 183·3 159·0	7·3 6·9 6·7 3·8			
					Frastanz				1) 152·4 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	4·3 3·8 3·6 0·7			
					Hohenems				1) 155·4 143·1 2) 190·0 162·8	148·1 136·2 183·3 159·0	7·3 6·9 6·7 3·8			
					Imst				1) 174·2 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	26·1 3·8 3·6 0·7			
					Nenzing				1) 152·4 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	4·3 3·8 3·6 0·7			
					Rankweil				1) 155·4 143·1 2) 190·0 162·8	148·1 136·2 183·3 159·0	7·3 6·9 6·7 3·8			
					Schaan-Vaduz				1) 152·4 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	4·3 3·8 3·6 0·7			
					Schwarzach				1) 155·4 143·1 2) 190·0 162·8	148·1 136·2 183·3 159·0	7·3 6·9 6·7 3·8			
					Strassenhaus				1) 152·4 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	4·3 3·8 3·6 0·7			
1641			Baumwolle, amerikanische		Vorstehend verzeichneten Stationen, dann Bregenz loco, Feldkirch loco und Hard-Fussach	Die zugestandenen Frachtsätze unter A finden bei Beförderung in offenen Wagen, jene unter B bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen Anwendung*)			Verschieden	A B 1) 116 130 2) 135 151	Verschieden			Der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle ist bei der Aufgabe zu erbringen
										1 u. 2 1 u. 2				
					Bozen					101 113				
					Hall					112 125				
					Innsbruck					109 122				
					Matrei					109 122				

*) Die Frachtberechnung erfolgt unter der Bedingung nach dem Effectivgewichte der Sendung, dass
1. die Verwendung offener oder gedeckt gebauter Wagen beliebiger Type der Bahnanstalt überlassen bleibt;
2. die Seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebauten Wagen räumlich vollständig ausgenützt werden, und zwar bei offenen Wagen bis zur Grenze des Lademasses, bei gedeckt gebauten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenraumes derselben, in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes.

Wird ein offener Wagen zur Beförderung beigestellt, so hat der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge zu tragen oder aber bei bahnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten, ferner im Frachtbriefe im Sinne des §57 des Betriebsreglements den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen", bezw. den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken" einzustellen.

Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel gelangen die allgemeinen Tarifbestimmungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1642	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Raffinirtes Ceresin	Wien (Matzleinsdorf)	S. Sabba	Die bezüglichen Transporte müssen an die Adresse der in S. Sabba zu errichtenden Ceresinschmelze aufgegeben werden. Die Frachtzahlung hat für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directer Frachtsatz besteht nicht	250 Heller, incl. Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		
1643	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Rohpetroleum	S. Sabba	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Kessel- (Reservoir-, Cisternen-)Wagen. Die zur Beförderung verwendeten Kesselwagen müssen in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Kesselwagen haben die Empfänger die der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft erwachsenden Wagenmiethe-Auslagen (für die Lauf- und Zeitmiethe), welche mit dem fixen Betrage von 22 Kronen pro Wagen bemessen werden, zu ersetzen. Es wird sohin bei Verwendung von Kesselwagen, welche nicht in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sind, ausser der nach nebenstehendem Frachtsatze entfallenden Frachtgebühr noch die Gebühr von 22 Kronen pro Wagen zur Einhebung gebracht. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen und Entleeren der Kesselwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	254 Heller	150 Heller	104 Heller	Im Kartirungswege		
1644	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Zurückgehende Decken, Matten und Matratzen, welche von den Parteien den von Triest auf Grund des nebenverzeichneten Verbandstarifes verfrachteten Agrumen-Transporten zum Schutze gegen Frost beigegeben waren, als Frachtgut	Im Tarife vom 1. September 1892 für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verkehr enthaltenen Stationen	T r i e s t	Unter Vorlage der von der Güterexpedition abzustempelnden Original-Frachtbriefe über den Hintransport, auf welchen die bezüglichen Transportutensilien entsprechend vermerkt sein müssen, und unter Beibringung eines auf die Adresse des ursprünglichen Aufgebers lautenden Frachtbriefes, in welchem ausdrücklich vorzuschreiben ist: „F r a c h t f r e i z u b e f ö r d e r n"	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Nebenbezeichneter Verbandtarif	Verschieden	Werden frachtfrei befördert	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Rücksendung der nebenbezeichneten Transport-Utensilien muss innerhalb dreier Monate nach Aufgabe der bezüglichen Agrumen-Sendungen erfolgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1645	Südbahn-Gesellschaft	k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Petroleum in Fässern oder in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen	a) Triest { S.B. St. Andrea b) Fiume	Frastanz Hard-Fussach Hohenems Nenzing Schaan-Vaduz Schwarzach Bludenz Dornbirn Götzis Lustenau Rankweil	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Fässer, bezw. Füllen und Entleeren der Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen ist Seitens der Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884	a) und b) 144 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. ung. Transportsteuer	a) 111·0*), b) 131·0*) kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. ung. Transportsteuer	a) 33·0, b) 13·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		*) Die Refactietabelle zum Tirol-Küstenländischen Tarife findet auf diese Frachtsätze keine Anwendung
1646	Südbahn-Gesellschaft		Mehl	Wien (Matzleinsdorf) und Wien vorgelegenen österr. Stationen der Südbahn-Gesellschaft, sowie von den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Triest-Südbahn, Triest-Freihafen S.B. und Fiume	1. Die Frachtzahlung hat mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief zu erfolgen; 2. die bezüglichen Mehlsendungen müssen nach der in Triest, bezw. in Fiume allenfalls erfolgenden Umpackung in Fässer von dort nach a) Brasilien oder b) England verschifft werden; 3. die Verschiffung muss innerhalb dreier Monate nach Einlangen der Sendungen in Triest, bezw. Fiume erfolgen; 4. die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach Brasilien oder England auch bezüglich der Identität im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	a) 126 } b) 132 } Heller, incl. Manip.-Gebühr und ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe und die Original-Bahnfrachtbriefe, sowie der vom k. k. Hafen- und Seecapitanate, bezw. k. k. Hauptzollamte in Triest, bezw. der vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung a) nach Brasilien oder b) England, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1647	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahn, k. k. Oestrr. Staatsbahnen	Robes, zur Beleuchtung noch unbrauchbares Petroleum	Triest - S.-Sabba	Budapest-Franzstadt und Budapest-Kitérö	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief und unter Einhaltung der Bestimmungen des Ungar.-Adriat. Verbandstarifes (Heft II)	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1895	Ungar.-Adriat. Verbandstarif, Theil II, Heft 2	92 kr. ö. W. incl. Mgb. und Steuer		8 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die bezüglichen Transporte sind von der Waag- und Verschubgebühr in S.-Sabba befreit

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1648	Südbahn-Gesellschaft		Farbhölzer aller Art in Stücken nnd Blöcken, sowie für Farbwurzeln, ungemahlen	Triest S.B. und Fiume	Salloch	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. — Nebige Ermässigungssätze gelangen aber nur für das correspondirende gleiche Quantum Farbhölzer in Stücken und Blöcken und Farbwurzeln, ungemahlen, einerseits und verkleinerte Farbhölzer und gemahlene Farbwurzeln andererseits zur Berechnung	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Ad a) 196, Ad b) 208 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Farbhölzer in Stücken und Blöcken, sowie für ungemahlene Farbwurzeln, denen bezüglich der verkleinerten Farbhölzer und gemahlenen Farbwurzeln die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizuschliessen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und für die hieraus erzeugten verkleinerten Farbhölzer aller Art, bezw. gemahlenen Farbwurzeln	Salloch	a) Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen b) Budapest S.B. und Kelenföld trs.									
1649	Südbahn-Gesellschaft		Raffinadezucker	Oedenburg, Ebenfurth und Pottendorf-Landegg	Sissek	Sendungen müssen nach Bosnien bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg / 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	258 / 214 Heller bezw. inclus. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe, bezw. der den Weitertransport nach Bosnien nachweisenden Original-Documente, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1650	Südbahn-Gesellschaft		Papier und Pappendeckel	Die im Seehafen-Ausnahmetarife zwischen Triest und Fiume einerseits und Wien (Matzleinsdorf) und (Südbahnhof) und Stationen der Strecken Wien—Payerbach inclus. (auch Laxenburg) und Wr. Neustadt—Steinamanger inclus., sowie der Wien—Pottendorf—Wr. Neustädter Bahn andererseits, giltig vom 1. November 1884 bis auf Widerruf sub II [b) Specialtarife], für den Export enthaltenen Frachtsätze von 110, bezw. 100 kr. = 220, bezw. 200 Heller pro 100 kg, haben unter den in diesem Ausnahmetarife fixirten besonderen Bedingungen im Rückvergütungswege ab 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, auch für jene Papier- und Pappeldeckel-Transporte Giltigkeit, welche in obigen Stationen aufgegeben und via Suezcanal befördert werden.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1651	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art, dann Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz	Budapest S.B. Promontor Tétény Tarnok Martonvásár Nyék Velencze Dinyés Nagy-Igmand Kisbér Moor Bodaik Moha Stuhlweissenburg Szab. Batthyan Polgardi Lepsény Siófok Szántod Boglár Bal. Szt. György Komárváros Kanizsa Zákány Gola Berzencze Vizvár Babocsa Barcs Legrád Mura-Keresztur Kotor-Alsó-Domborn Mura-Király Csakathurn	Peri transit	Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Wagen Sendnngen müssen nach Stationen der Strecken Verona—Modena, Modena—Parma—Piadena—Cremona—Mantna, sowie westlich hievon gelegenen Stationen bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887, bezw. Localtarif	Variabel	Heller 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 264 262 258 256 248 246 238 228 220 214 214 214 214 214 214 214 214 214 214 214 214 incl. nngar. Steuer	Variabel	Im Rückvergütnngswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Dnplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werden müssen	
1652	Südbahn-Gesellschaft		Wein	Wien (Matzleinsdorf)	Rodann	Bei Verladnng in Fässern Frachtzahlnng für mindestens 8000 kg pro verwendeten Wagen oder bei Verladnng in Reservoirwagen Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro verwendeten Reservoirwagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	33 Heller	26 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1653	Südbahn-Gesellschaft		Baumwolle, rohe	Triest S.B. nnd Fiume	Laibach S.B. Laibach k.k.St.B.	Bei Angabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller 116 130	Heller 110 110	Heller 6 20	Im Kartirnngswege		
									bezw. incl. ungar. Stener					
1654	Südbahn-Gesellschaft		Eisengusswaaren	Graz S.B.	Leoben trans.	In jedem Gewichte Sendungen müssen für die k.k. Staatsbahn-Werkstätte in Knittelfeld bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	63 Heller	52 Heller	11 Heller	Im Kartirnngswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1655	Südbahn-Gesellschaft		Altmaterialien	den Materialmagazinen der Südbahn in Wien (Matzleinsdorf), Marburg, Bozen und Budapest S.B.	sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Jeder Frachtbrief über eine solche Sendung muss mit einem von dem betreffenden Materialmagazine ausgefertigten Sendescheine belegt sein, in welchem das Materialmagazin die Daten des Frachtbriefes anzuführen und zu bestätigen hat, dass die Sendung thatsächlich aus Altmaterialien besteht	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Variabel	Bis incl. 76 km: 20 Heller pro 100 kg, für je weitere 38 km (angefangene 38 km als voll angenommen): 10 Heller pro 100 kg, plus der auf dem Gebiete der Länder der ungarischen Krone entfallenden Steuer	Variabel	Im Kartirungswege		
1656	Südbahn-Gesellschaft		Steine und Steinbauerwaaren	Divacca	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen zum Bau der k. k. Hofburg in Wien bestimmt sein und von Dignano oder Pola proveniren	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Variabel	150 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
1657	Südbahn-Gesellschaft	Wiener Verbindungsbahn	Kaffee	Triest S.B. und Fiume	Wien (Hauptzollamt)	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif im Verkehre zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume vom 1. September 1892, bezw. Tarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vom 1. Mai 1894	312	302	10	Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			294	290	4			
									Heller bezw. incl. ungar. Steuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1658	Südbahn-Gesellschaft		E i s	Mödling	Liesing	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht pro verwendeten Wagen. Anf- u. Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	12 Heller	8 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1659	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen	B o z e n	Sendungen müssen nachweislich für Hôtelbauten in Trafoi. resp. am Karer See bestimmt, bezw. an die betreffenden Bauleitungen adressirt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	50 pCt. Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und Kilometer bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, respective für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, bezw. mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und Kilometer bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die betreffende Bauleitung als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1660	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als: Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben	Stationen der Strecke Bozen—Ala	In südlicher Richtung nach Stationen der Strecke Branzoll—Peri transit behufs Reexpedition nach Italien	Sendungen müssen in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangen. Der Frachtbrief, welcher die Sendung von einer der vorgenannten Aufgabsstationen bis zur Reexpeditionsstation begleitet, ist mit dem Vermerk zu versehen: „Zur Reexpedition in . . . .“. Das Anf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen, was Seitens der Bahnorgane auf den Frachtdocumenten zu bestätigen ist. Falls diese Verrichtungen durch Bahnorgane erfolgen sollten, gelangt für jede derselben eine Gebühr von 4 Hellern pro 100 kg zur Berechnung	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, resp. Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	V a r i a b e l	Ausnahmetarif IX des Localtarifes der Südbahn, plus einem Zuschlage von 4 Hellern pro 100 kg bis zur Reexpeditionsstation und von der Reexpeditionsstation die für Localaufgaben laut Ausnahmetarif 3 a entfallenden Frachtsätze des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	V a r i a b e l	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, mit der uebigen Reexpeditionsclausel versehene Original-Frachtbriefe bis zur Reexpeditionsstation und die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden und die Reexpedition nachweisenden Duplicat-Frachtbriefe über gleiche Quantitäten bis zur definitiven italienischen Bestimmungsstation, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1661	Oe.N.W.B.	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlags-Verkehr.** Die im Ausnahmetarif Nr. 4 für Düngemittel etc. des Elbeumschlags-Tarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 enthaltenen Frachtsätze finden auch für „Knochenkohle, gebrauchte, mit Ausnahme der gemahlenen“ Anwendung.											

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

1889

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 114. **Wien, 6. October 1894.** **VII. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate August 1894

und Vergleich der Einnahmen der ersten acht Monate 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893.

Im Monate August 1894 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 11. August die 30·471 km lange Gailthalbahn (Localbahn Arnoldstein-Hermagor). Den Betrieb dieser Localbahn besorgt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Am 18. August die 6·135 km lange Localbahn von Přivoz nach Mähr.-Ostrau und Witkowitz (Dampftramway).*)

In Ungarn:

Am 23. August die 26·217 km lange Localbahn Kaposvár-Mocsolád und

am 28. August die 7·353 km lange Localbahn Hermannstadt (Nágy-Szeben)—Nágy-Disznod.*)

Die zwei letztangeführten Localbahnen stehen im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Im Monate August 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 16,114.969 Personen und 9,200.293 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 31,032.772 fl. erzielt, das ist per Kilometer 1072 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 15,619.176 Personen und 8,595.567 t Gütern 30,364.063 fl., oder per Kilometer 1082 fl., daher resultirt für den Monat August 1894 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·9 pCt.

In der Periode vom 1. Jänner bis 31. August 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 97,598.410 Personen und 68,241.084 t Güter, gegen 90,988.898 Personen und 64,040.639 t Güter im Jahre 1893, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 219,393.004 fl., im Vorjahre auf 207,815.469 fl.

*) Für den Monat August 1894 wurde kein Ausweis eingesendet.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres 28.798 km, im gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.038 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1894 auf 7608 fl., gegen 7412 fl. im Vorjahre, das ist um 206 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1894 auf 10.427 fl., gegen 10.118 fl. im Vorjahre, das ist um 309 fl., mithin um 2·8 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten acht Monate 1894 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Bahn	Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1894 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	94.379
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	59.811
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	32.556
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.178
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	23.069
6.	Leoben-Vordernberger Bahn	22.373
7.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	22.368
8.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	22.037
9.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.731
10.	Localbahn Swolenowes-Smečna	18.893
11.	Böhmische Westbahn	18.146
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	17.949
13.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	17.882
14.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	17.481
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	16.462
16.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	15.804
17.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	15.740
18.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl, elekt. Betr.)	14.768
19.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.003

20. Südnorddeutsche Verbindungsbahn 13.481
21. Böhmische Nordbahn 12.999
22. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf 12.432
23. Stauding-Stramberger Localbahn 11.667
24. Brünner Localbahn (Dampftramway) 11.595
25. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen 10.913
26. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) . . 10.647
27. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken) 10.603
28. Kgl. Ungar. Staatsbahnen 10 455
29. Kuttenberger Localbahn 10.018
30. Ostrau-Friedlander Eisenbahn 9.960
31. Bozen-Meraner Bahn 8.541
32. Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp. 8.357
33. Mohács-Fünfkirchner Bahn 8.466
34. Eisenbahn Wien-Aspang 8.331
35. Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn 8.034
36. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz 8.023
37. Neutitscheiner Localbahn 7.923
38. Localbahn Dolina-Wygoda 7.877
39. Fünfkirchen-Barcser Bahn 7.771
40. Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf) 7.409
41. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn . . 6.828
42. Mährisch-schlesische Centralbahn 6.814
43. Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau) . 6.465
44. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch. 6.369
45. Budapester Localbahnen 6.330
46. Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway) 6.069
47. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe) 6.043
48. Gölnitzthalbahn 5.494
49. Localbahn Zsebely-Csakovár 5.400
50. Localbahn Mösel-Hüttenberg 4.874
51. Unterkrainer Bahnen 4.862
52. Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan) 4.736
53. Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich) . 4.730
54. Localbahn Petroszény-Lupény 4.434
55. Bukowinaer Localbahnen 3.999
56. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe) 3.953
57. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn 3.920
58. Ungthalbahn 3.903
59. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft . . 3.597
60. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen 3.554
61. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. 3.536
62. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 3.473
63. Eisenbahn Vinkovce-Brcska 3.393
64. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft . 3.365
65. Localbahn Gleisdorf-Weiz 3.345
66. Poprádthalbahn 3.307
67. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) . . 3.237
68. Kremsthalbahn 3.158
69. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 3.037
70. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalb. 3.011
71. Localbahn Szathmár-Nagybánya 2.925
72. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.892
73. Kolomeaer Localbahnen 2.885
74. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 2.855
75. Localbahn Gran—Almás-Füzitö 2.790
76. Háromszéker Localbahnen 2.730
77. Zagorianer Bahn 2.694
78. Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz 2.655
79. Torontaler Localbahnen 2.613
80. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . . 2.592
81. Számosthalbahn 2.586
82. Localbahn Eperies-Bartfeld 2.526
83. Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges. . . . 2.499
84. Localbahn Nágy-Károly—Somkuti 2.404
85. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 2.399
86. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha 2.373
87. Mühlkreisbahn 2.367
88. Terret-Kowácznaer Localbahn 2.340
89. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.319
90. Localbahn Laibach-Stein 2.316
91. Böhmische Commercialbahnen 2.301
92. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . . 2.296
93. Localbahn Strakonitz-Winterberg 2.243
94. Localbahn Auspitz 2.208
95. Localbahn Asch-Rossbach 2.201
96. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T. . . 2.201
97. Steyrthalbahn 2.150
98. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 2.127
99. Vicinalb. Debreczin—Hajdu-Nánás—B.-Mihály 2.097
100. Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen . 2.064
101. Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton . 2.010
102. Mährische Westbahn 1.908
103. Gailthalbahn 1.881
104. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen 1.877
105. Localbahn Kaschau-Torna 1.875
106. Biharer Vicinalbahnen 1.848
107. Localbahn Késmárk—Szepes-Béla 1.845
108. Localbahn Wodňan-Prachatitz 1.815
109. Welser Localbahnen 1.803
110. Muranythalbahn 1.782
111. Löcsethalbahn 1.771
112. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.740
113. Slavonische Localbahn 1.739
114. Székler Eisenbahn 1.707
115. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . . 1.703
116. Szilágysager Eisenbahn 1.696
117. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma . 1.661
118. Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés . . . 1.608
119. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . 1.592
120. Vicinalbahn Ujszász-Jászapath 1.580
121. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.526
122. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.425
123. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély . . 1.343
124. Matraer Vicinalbahnen 1.259
125. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tomásy . . . 1.250
126. Friauler Bahn 1.245
127. Békéser Comitatsbahnen 1.235
128. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar 1.210
129. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.181
130. Borossebes-Menyházer Localbahn 1.165
131. Szepes-Béla—Podoliner Localbahn 1.129
132. Mezötur-Turkever Eisenbahn 1.107
133. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.076
134. Felek-Fogaraser Localbahn 1.025
135. Haraszti-Ráczkever Localbahn 975
136. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb . 965
137. Taraczthalbahn 946
138. Békes-Csánader Localbahn 944
139. Localbahn Potscherad-Wurzmes 905
140. Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz 896
141. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 888
142. Localbahn Kaposvár-Mocsolád 525
143. Localbahn Warasdin-Golubovec 474

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Zsebely-Csakovár	150·7
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seew.)	89·5
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	43·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	41·3
Localbahn Terret Kowaszna	37·4
Kolomeaer Localbahnen	34·7
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	33·5
Localbahn Borossebes-Monyháza	24·5
Localbahn Kaschau-Torna	24·2
Budapester Localbahnen	24·0
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	23·6
Székler Eisenbahn	23·4
Szilágysager Eisenbahn	23·3
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápath	23·3
Localbahn Petroszény Lupény	23·2
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	22·7
Mezötur-Turkever Eisenbahn	22·2
Localbahn Warasdin-Golubovec	20·2
Matraer Vicinalbahnen	20·2
Bukowinaer Localbahnen	19·4
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	19·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	19·2
Localbahn Mösel-Hüttenberg	18·7
Békéser Comitatsbahnen	18·4
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	17·7
Biharer Vicinalbahnen	17·7
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás—B.-Mihaly	17·4
Mohács-Fünfkirchner Bahn	17·1
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	16·9
Haromszéker Localbahnen	16·2
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	15·7
Localbahn Budapest-Lajosmizse	15·3
Brünner Localbahn (Dampftramway)	14·6
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	12·9
Löcsethalbahn	12·2
Localbahn Asch-Rossbach	12·1
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	10·8
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	10·6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10·2
Taraczthalbahn	10·1
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	9·7
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	9·5
Localbahn Gleisdorf-Weiz	9·5
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	9·2
Számosthalbahn	8·9
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	8·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8·6
Neutitscheiner Localbahn	8·6
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	8·5
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8·2
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	8·2
Wiener Verbindungsbahn	7·7
Localbahn Swolenowes-Smečna	7·7
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	7·6
Localbahn Ruma-Vrdnik	7·5
Fünfkirchen-Barcser Bahn	7·2
Localb. Debreczin—Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	7·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	7·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7·0
Bozen-Meraner Bahn	6·8
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	6·6
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	6·5
Haraszti-Ráczkever Localbahn	6·2
Felek-Fogaraser Localbahn	5·9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	5·6
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	5·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	5·2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5·1
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	4·7
Gölnitzthalbahn	4·6
Böhmische Commercialbahnen	4·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	4·2
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	4·1
Eisenbahn Wien-Aspang	3·9
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	3·3
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	3·2
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl, elektr. Betr.)	3·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	3·1
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·8
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·0
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	2·0
Mährische Westbahn	1·9
Böhmische Nordbahn	1·9
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	1·8
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·3
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	1·3
Mühlkreisbahn	0·9
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	0·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·8
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	0·5
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·4
Böhmische Westbahn	0·3
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	0·08

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	0·02
Kuttenberger Localbahn	0·3
Stauding-Stramberger Localbahn	0·3
Mährisch-schlesische Centralbahn	0·7
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·7
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·2
Steyrthalbahn	2·8
Holicz-Gödinger Localbahn	3·0
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	3·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	3·7
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	5·4
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	5·5
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	5·7
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetr.)	5·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·2
Zagorianer Bahn	7·0
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	7·1
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	7·2

	%
Kremsthalbahn	7·3
Localbahn Laibach-Stein	8·5
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Localbahn . . .	9·2
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	11·1
Localbahn Dolina-Wygoda	13·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft .	16·7
Poprádthalbahn	18·0
Torontaler Localbahnen	20·1
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Mártou . . .	22·5
Welser Localbahn	33·1

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate August 1894 gegen das Vorjahr erzielte Mehreinnahme resultirt aus dem Güterverkehre und dem bedeutend regeren Kohlenverkehre zur Elbe. Der Ausfall im Personenverkehre erscheint durch die im Vorjahre in Aussig stattgehabte Gewerbe-, Industrie- und landwirthschaftliche Ausstellung und die dadurch erhöhte Personenfrequenz begründet.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 vom 1. Jänner bis 31. Mai definitiv, ab Juni provisorisch ermittelt.

Böhmische Commercialbahnen. Die im Monate August 1894 stattgefundene Steigerung im Personenverkehre (+ 7427 Personen) ist auf die in Königgrätz abgehaltene Regional-Ausstellung zurückzuführen.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate August 1894 gegen die gleiche Periode 1893 resultirende Mindereinnahme aus dem Personenverkehre ist durch die Witterungsverhältnisse begründet. Der Ausfall im Güterverkehre beruht auf der geriugen Kohlenfrequenz.

Böhmische Westbahn. Für den Monat August 1894 ergibt sich im Vergleiche mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 15.456.

Der Personenverkehr hat um 1616 Personen und der Güterverkehr um 20.572 t zugenommen.

Von dem Artikel „Kohle" gelangten um 11.895 t mehr zur Verfrachtung.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des laufenden Jahres für die Monate Jänner—April definitiv, ab Mai provisorisch ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate August 1894 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 6641, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4859, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 11.500; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4889, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 6789, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 1900.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern, die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre lit. B resultirt aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die Einuahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Buchungen für die Monate Jänner—April 1894 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen (exclusive der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn) ist pro August 1894, im Gegenhalte zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 98.195 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 21.845 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 136.705 t mit einer Mehreinnahme von fl. 137.020 zu verzeichnen. Es resultirt somit eine Gesammt-Mehreinnahme von fl. 158.865.

Von der vorstehend für den Personenverkehr ausgewiesenen Mehreinnahme von fl. 21.845 entfallen auf die westlichen Linien fl. 1756 und auf die östlichen Linien fl. 20.089.

Dass die letzteren bei der verhältnissmässig geringen Mehrfrequenz von 14.871 Personen eine bedeutend höhere Mehreinnahme ausweisen, als die westlichen Linien, bei welchen sich eine Mehrfrequenz von 83.324 Personeu ergibt, erklärt sich durch die anlässlich der Lemberger Ausstellung häufiger unternommenen längeren Fahrten, während auf den westlichen Linien der Fernverkehr in Folge der im August 1894 vorherrschenden ungünstigen Witterungsverhältnisse hinter jenem des Monates August 1893 zurückblieb.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre im Betrage von fl. 137.020 vertheilt sich mit fl. 31.127 auf die westlichen Linien und mit fl. 105.893 auf die östlichen Linien.

Die gegenüber der Mehrbeförderung von 72.799 t gering zu nennende Mehreinnahme von fl. 31.127 auf den westlichen Linien ist darin begründet, dass vorwiegend niedrig tarifirende und kürzere Wegstrecken durchziehende Transporte eine Mehrbeförderung aufweisen, während in den höher tarifirenden und auch auf weitere Strecken rollenden Gütern ein Rückgang zu verzeichnen ist.

So ist beispielsweise eine Mehrbeförderung zu constatiren bei

Kohle, mineralische, und Coaks von . . .	26.270 t
Schlacken und Erzen von	10.520 t
Ziegel von	4.640 t

während ein Rückgang zu verzeichnen ist bei

Getreide und Hülsenfrüchten von	8.650 t
Mehl und Mahlproducten von	4.890 t
Malz von	2.680 t
Tabak von	1.150 t

Auf den Staatsbahnen in Galizien ist die Mehrbeförderung und Mehreinnahme dem regeren Import von Getreide aus Ungarn und Russland, dann der Mehrverfrachtung von Bier, Cement, Gips, Petroleum etc. zuzuschreibeu.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Die Mehreinnahme von fl. 21.037 ergibt sich aus der Mehrverfrachtung von 21.948 t, an welcher insbesonders die Holztransporte nach Russland und Rumänien participirten.

Localbahn Asch-Rossbach.

Die Mindereinnahme dieser Localbahn resultirt aus dem Güterverkehre, welcher gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Minderbeförderung von 2768 t (Kohle) zu verzeichnen hat.

Kolomeaer Localbahnen. Das nachgewiesene Einnahmenplus entstammt dem Güterverkehre, welcher eine Mehrbeförderung — meist Güter für den Bau der Linie Stanislau—Woronienka — zu verzeichnen hat.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, stellen sich Frequenz und Einnahmen wie folgt: Mehrfrequenz an Personen + 196.347 Personen, Mehrbeförderung an Gütern + 185.998 t, mit einer Mehreinnahme bei Personen von fl. 49.019 und einer Mehreinnahme bei Gütern von fl. 185.707, zusammen fl. 234.726.

Für die Zeitperiode vom 1. Jänner bis Ende August 1894 ergibt sich auf den vorbezeichneten Linien bei Personen eine Mehreinnahme von fl. 898.129 und bei Gütern eine solche von fl. 3,842.737, zusammen fl. 4,740,866, d. i. 9·3 pCt.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betrug pro August 1894 die Frequenz 29.355 Personen und 7411 t mit einer Einnahme von fl. 15.793 für Personen und von fl. 6279 für Güter, zusammen fl. 22.072 gegen fl. 21.398 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate August 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 43.074 Personen, welchem Ergebnisse eine Mindereinnahme von fl. 36.982 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres eine Zunahme des Frachtquantums um 41.238 t und des Erträgnisses um fl. 53.078.

Transportzunahmen sind bei den nachstehend genannten Massenartikeln zu verzeichnen, und zwar:

bei Zucker, raffinirt . . . . um 3.858·9 t
„ Holz aller Art . . . . „ 2.841·2 „
„ Steinen aller Art . . . „ 10.248·1 „

Transportabnahmen dagegen ergaben sich:

bei Getreide aller Art . . . um 9.611·7 t
„ Mehl und Mahlproducten „ 6.296·9 „
„ Zucker, roh . . . . . „ 1.703·6 „
„ Erzen und Schlacken . . „ 1.554·2 „
„ Eisen und Stahl . . . „ 7.251·2 „
„ Kohlen . . . . „ 15.285·2 „

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 15.969 Personen und das Erträgniss um fl. 3481 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 16 t und des Erträgnisses um fl. 800.

Transportzunahmen sind zu constatiren:

bei Getreide aller Art . . um 126·0 t
„ Erzen und Schlacken . „ 971·0 „
„ Eisen und Stahl . . . „ 211·8 „

Dagegen ergeben sich Abnahmen in der Verfrachtung:

bei Mehl und Mahlproducten um 85·7 t
„ Zucker, raffinirt . . . „ 139·5 „
„ Holz aller Art . . . . „ 470·2 „
„ Steinen aller Art . . . „ 2.091·9 „

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm die Personenfrequenz um 2804 Personen und das bezügliche Erträgniss um fl. 66 ab. Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 1684 t und der Einnahmen um fl. 1029 zu constatiren, wobei die Artikel „Zucker, raffinirt, dann Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung, hingegen „Getreide aller Art, Mehl und Mahlproducte, Holz aller Art, Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat August 1894 resultirt im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ein Plus von fl. 33.029.

Die beim Personenverkehre ungeachtet der erhöhten Frequenz sich zeigende Mindereinnahme von fl. 2156 ist auf die Benützung kurzer Strecken zurückzuführen, während beim Güterverkehre auf das Plus von fl. 35.185 hauptsächlich der stärkere Kohlen- und Getreideverkehr Einfluss genommen hat.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat August 1894 ausgewiesene, provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Ergebniss im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 1437 = 1·33 pCt. geringer. An dieser Mindereinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 1396 = 4·31 pCt., obzwar 2756 Reisenden = 4 pCt. mehr befördert wurden, und der Güterverkehr mit fl. 41 = 0·05 pCt., bei einer Mehrverfrachtung von 3384 t = 7·27 pCt. Eisen, Kohle, Kalk und Ziegel.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner—August 1894 regulirt.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate August 1894 ergibt sich gegenüber der gleichen Periode 1893 aus dem Personenverkehre in Folge einer Mehrfrequenz von 1873 Personen ein Einnahmenplus von fl. 156 und aus dem Güterverkehre, bei einer Mehrbeförderung von 466 t, hauptsächlich Kohle, eine Mehreinnahme von fl. 114.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate August 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro August 1894, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . — 9.816 Personen und + 16.705·46 fl.
Ergänzungsnetz . . . — 3.433 „ „ + 336·21 „
Südnordd. Verbindungsbahn + 19.826 „ „ + 7.831·07 „

Die Mehreinnahmen für sämmtliche Linien sind auf den grossen Fremdenzufluss zur landwirthschaftlichen Regional-Ausstellung in Königgrätz zurückzuführen.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro August 1894, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 9.364 t — 40.135·08 fl.
„ „ Ergänzungsnetz — 9.256 t — 18.559·71 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . + 2.502 t — 19.535·31 „

Die Ausfälle bei allen drei Netzen resultiren in erster Reihe aus dem schwächeren Kohlenverkehre, bei der Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) insbesondere durch Abnahme des Braunkohlenverkehres nach dem Auslande.

Das verfrachtete Mehrquantum bei geringeren Einnahmen ist auf Massentransporte für kurze Strecken zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen ist bereits bis zum Monate Mai 1894 vorgeschritten.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1894	1893	Im Monate August 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen (incl. Lemberg-Czernow.-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft) . .	7.344	7.340	4,497.238	1,820.920	2,783.444	4,777.205	7,560.649	1.030	7,378.237	1.005	+ 2·5	7.344	7.324
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	51.853	22.842	14.642	28.920	43.562	459	45.584	480	— 4·4	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	22.151	9.804	2.548	6.739	9.287	546	10.669	628	— 13·1	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	8.196	3.315	931	1.299	2.230	149	2.941	196	— 24·0	15	15
Bukowinaer Localbahnen . . .	176	176	20.078	38.491	9.108	53.897	63.005	358	84.422	480	— 25·4	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	8.764	. . . .	6.193	6.193	774	5.691	711	+ 8·9	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	7.504	2.210	2.119	4.622	6.741	337	6.552	328	+ 2·7	20	20
Friauler Bahn	17	. . .	6.270	140	1.331	230	1.561	92	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	11.372	1.540	2.322	2.027	4.349	112	3.763	97	+ 15·5	39	39
Gailthalbahn	21	. . .	6.770	550	2.449	1.312	3.761	179	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	8.210	2.254	2.369	1.987	4.356	290	4.199	280	+ 3·6	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.342	9.985	748	9.368	10.116	307	7.229	219	+ 40·2	33	33
Laibach-Stein	24	24	9.950	1.762	3.395	1.971	5.366	224	5.503	229	— 2·2	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow) . .	89	89	21.490	8.145	12.334	10.835	23.169	260	21.714	244	+ 6·6	89	89
Mährische Westbahn	90	90	12 502	7.394	4.009	12.028	16.037	178	15.498	172	+ 3·5	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.305	7.640	269	2.292	2.561	512	2.208	442	+ 15·8	5	5
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.856	967	243	689	932	55	920	54	+ 1·9	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. .	10	10	5.772	918	920	663	1.583	158	1.408	141	+ 12·1	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	10.253	2.266	2.928	3.332	6.260	196	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Unterkrainer Bahnen	134	. . .	34.403	12.917	18 130	33.080	51.210	382	. . . .	. . .	. . .	96	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	10.351	1.760	2.960	2.028	4.988	453	4.790	435	+ 4·1	11	11
Welser Localbahn	53	28	22.667	2.742	6.505	3.189	9.694	183	7.187	257	— 28·8	53	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	13.151	25.719	2.617	10.004	12.621	742	11.803	694	+ 6·9	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	. . .	12.187	1.511	3.256	2.588	5.844	209	. . . .	. . .	. . .	28	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.249	30.678	222	7.814	8.036	1.005	9.067	1.133	— 11·3	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.628	9.602	750	8.147	8.897	371	8.714	363	+ 2·2	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	849	4.675	90	2.159	2.249	450	2.377	475	— 5·3	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	194.617	702.530	53.175	441.264	494.439	4.895	452.410	4.479	+ 9·3	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	237.111	160.538	109.339	301.127	410.466	1.283	419.698	1.312	— 2·2	320	320
Böhmische Westbahn	207	200	110.147	176.130	94.587	248.407	342.994	1.657	327.538	1.638	+ 1·2	207	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	88.054	253.484	66.968	259.543	326.511	1.755	315.011	1.694	+ 3·6	186	186
Linie Lit. B	236	236	162.145	261.034	126.262	361.117	487.379	2.065	489.279	2.073	— 0·4	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	54.327	54.942	22.640	101.120	123.760	1.360	116.450	1.280	+ 6·3	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	938 958	875.367	590.077	2,239.889	2,829.966	2.732	2,813.870	2.716	+ 0·6	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	88.289	32.383	21.717	31.153	52.870	204	57.151	221	— 7·7	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . . .	64	64	58.395	80.275	29.719	163.867	193.586	3.025	176.204	2.753	+ 9·9	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	12.604	52.787	3.842	26.859	30.701	2.047	27.400	1.827	+ 12·0	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	70.529	49.897	30.950	75.456	106.406	691	107.843	700	— 1·3	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	367.831	247.687	268.316	631.515	899.831	1.433	923.261	1.470	— 2·5	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	176.324	286.155	107.857	474.674	582.531	1.891	600.754	1.951	— 3·1	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien . . .	1.366	1.366	744.310	716.121	640.107	1,740.177	2,380.284	1.743	2,365.820	1.732	+ 0·6	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis 31. August 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
25,819.251	13,896.983	14,966.023	38,461.575	53,427.598	7.275	14,221.382	35,003.057	49,224.439	6.721	+ 8·2	10.913	10.082	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen, incl. Lemberg-Czern.-Jassy E.:
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.:
													Mährische Grenzbahn:
345.824	161.904	88.558	210.963	299.521	3.153	87.875	210.232	298.107	3.138	+ 0·5	4.730	4.707	Sternberg-Grulich
153.677	68.494	16.863	56.407	73.270	4.310	16.978	60.479	77.457	4.556	— 5·4	6.464	6.834	Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
49.943	42.431	5.466	16.535	22.001	1.467	4.770	14.367	19.637	1.309	+ 12·1	2.201	1.964	Asch-Rossbach
127.509	282.036	59.835	409.459	469.294	2.666	54.588	338.366	392.954	2.233	+ 19·4	3.999	3.350	Bukowinaer Localb.
. . . .	52.631	. . .	42.011	42.011	5.251	. . . .	48.527	48.527	6.066	— 13·4	7.877	9.099	Dolina-Wygoda
45.340	18.764	12.476	33.826	46.302	2.315	12.326	29.452	41.778	2.089	+ 10·8	3.473	3.134	Fehring-Fürstenfeld
16.566	594	3.538	1.443	4.981	830	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.245	. . .	Friauler Bahn
72.688	12.869	14.463	16.221	30.684	787	14.658	13.449	28.107	721	+ 9·2	1.181	1.082	Fürstenfeld-Hartberg
6.770	550	2.449	1.312	3.761	1.254	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.881	. . .	Gailthalbahn
47.661	21.684	13.352	20.097	33.449	2.230	13.193	17.347	30.540	2.036	+ 9·5	3.345	3.054	Gleisdorf-Weiz
32.578	88.663	5.713	57.759	63.472	1.923	6.057	41.065	47.122	1.428	+ 34·7	2.885	2.142	Kolomeaer Localbahnen
67.718	15.486	21.701	15.343	37.044	1.544	22.263	18.243	40.506	1.688	— 8·5	2.316	2.532	Laibach-Stein
135.688	70.148	84.463	107.601	192.064	2.158	88.378	88.019	176.397	1.982	+ 8·9	3.237	2.973	Lemberg-Belzec
80.066	56.568	25.816	88.663	114.479	1.272	24.516	87.819	112.335	1.248	+ 1·9	1.908	1.872	Mährische Westbahn
16.709	53.681	1.837	14.406	16.243	3.249	1.855	11.836	13.691	2.738	+ 18·7	4.874	4.107	Mösel-Hüttenberg
14.772	10.313	1.925	8.326	10.251	603	1.919	7.812	9.741	573	+ 5·2	905	860	Potscherad-Wurzmes
36.714	7.528	6.545	8.126	14.671	1.467	5.959	7.952	13.911	1.391	+ 5·5	2.201	2.087	Schwarzenau-Waidhofen
59.256	16.760	18.787	29.050	47.837	1.495	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.243	. . .	Strakonitz-Winterberg
192.876	91.483	86.190	224.946	311.136	3.241	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	4.862	. . .	Unterkrainer Bahnen
39.678	9.678	10.533	10.402	20.935	1.903	9.954	12.580	22.534	2.049	— 7·1	2.855	3.074	Vöcklabruck-Kammer
134.003	21.744	37.717	25.964	63.681	1.202	19.268	31.043	50.311	1.797	— 33·1	1.803	2.696	Welser Localbahn
75.211	177.970	16.763	74.297	91.060	5.356	15.454	60.835	76.289	4.488	+ 19·3	8.034	6.732	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
71.095	10.126	17.879	15.992	33.871	1,210	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.815	. . .	Wodňan-Prachatitz
15.154	226.254	1.705	64.598	66.303	8.288	1.065	69.605	70.670	8.834	— 6·2	12.432	13.251	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
17.568	58.905	4.607	50.725	55.332	2.306	4.278	47.693	51.971	2.165	+ 6·5	3.953	3 711	Časlau-Zawratetz
5.921	36.330	729	16.894	17.623	3.525	640	18.078	18.718	3.744	— 5 9	6.043	6.419	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
1,297.124	5,618.546	303.745	3,723.558	4,027.303	39.874	304.070	3,405.920	3,709.990	36.732	+ 8·6	59.811	55.098	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,547.914	1,227.482	670.159	2,103.026	2,773.185	8.666	643.956	2,076.385	2,720.341	8.501	+ 1·9	12.999	12.752	Böhmische Nordbahn
687.127	1,315.891	549.018	1,955.078	2,504.096	12.097	542.359	1,868.646	2,411.005	12.055	+ 0·3	18.146	18.083	Böhmische Westbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
535.285	1,556.257	368.445	1,857.263	2,225.708	11.966	349.380	1,815.211	2,164.591	11.638	+ 2·8	17.949	17.457	Linie Lit. A
966.711	1,979.223	629.474	2,837.656	3,467.130	14.691	600.961	2,821.388	3,422.349	14.501	+ 1·3	22.037	21.752	Linie Lit. B
312.442	436.201	119.609	835.254	954.863	10.493	113.389	878.023	991.412	10.895	— 3·7	15.740	16.343	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb
6,022.898	6,732.800	3,923.411	17,609.688	21,533.099	20.785	3,765.222	16,365.862	20,131.084	19.432	+ 7·0	31.178	29.148	Hauptbahnnetz
602.876	271.979	139.967	274.170	414.137	1.599	131.658	255.281	386.939	1.494	+ 7·0	2.399	2.241	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
367.879	631.289	171.129	1,217.942	1,389.071	21.704	166.893	1,154.641	1,321.480	20.648	+ 5·1	32.556	30.972	Oesterr. Strecke
71.696	391.760	18.882	204.846	223.728	14.915	18.459	171.668	190.127	12.675	+ 17·7	22.373	19.013	Leoben-Vordernberger
437.765	353.317	183.510	516.158	699.668	4.543	179.843	524.568	704.411	4.574	— 0·7	6.814	6.861	Mähr.-schles. Centralb.
													Oesterr. Nordwestbahn
2,256.961	1,851.550	1,568.780	4,834.903	6,403.683	10.197	1,515.555	4,705.989	6,221.544	9.907	+ 2·9	17.481	16.983	Garantirte Strecken
1,008.582	2,066.912	611.276	3,407.495	4,018.762	13.048	603.847	3,443.406	4,047.253	13.140	— 0·7	22.368	22.526	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
4,519.771	5,101.640	3,887.007	12,397.000	16,284.007	11.921	3,680.984	12,394.967	16,075.951	11.769	+ 1·3	17.882	17.654	Oesterr. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August		Im Monate August 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate August							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August	
					1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent		
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . .	33	33	34.855	20.355	9.632	18.507	28.139	853	29.234	886	— 3·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	1,813.466	408.993	1.207.981	2,107.731	3,315.712	2.191	3,203.440	2.117	+ 3·5	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	60.769	. . . .	8.904	. . . .	8.904	2.226	9.340	2.335	— 4·7	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	210.594	151.912	83.808	257.173	340.981	1.196	352.685	1.237	— 3·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	96.539	37.918	36.181	37.795	73.976	831	79.250	890	— 6·6	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	31.221	49.039	11.308	60.470	71.778	1.104	75.060	1.155	— 4·4	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	184.323	90.460	19.447	52.155	71.602	8.950	67.401	8.425	+ 6·2	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	6.077	811	624	479	1.103	158	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Böhmische Commercialbahnen .	191	191	36.465	31.527	9.856	35.321	45.177	237	44.911	235	+ 0·9	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	22.875	3.015	16.020	7.875	23.895	771	24.050	776	— 0·6	31	31
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	4.014	2.871	1.543	4.484	6.027	241	6.047	242	— 0·4	25	25
Kremsthalbahn	70	70	30.948	6.621	12.855	10.391	23.246	332	24.963	357	— 7·0	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	10.486	3.400	1.055	1.835	2.890	963	3.737	1.246	— 22·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.279	683	6.026	1.744	7.770	324	6.632	276	+ 17·4	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	10.906	1.071	8.104	5.087	13.191	227	11.860	204	+ 11·3	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	13.770	4.408	2.274	3.868	6.142	768	5.872	734	+ 4·6	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	. . .	3.961	1.963	1.358	2.632	3.990	266	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Radkersburg-Luttenberg L.-B. .	25	25	3.650	980	1.096	1.067	2.163	87	2.089	84	+ 3·6	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn .	20	12	32.023	11.639	10.564	10.476	21.040	1.052	20.050	1.671	— 37·0	14	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges. .	68	64	55.733	2.309	45.905	4.168	50.073	736	45.281	708	+ 4·1	65	48
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.779	27.426	1.324	18.448	19.772	1.098	20.248	1.125	— 2·4	18	18
Steyrthalbahn	48	48	17.230	2.410	5.860	3.300	9.160	191	11.671	243	— 21·4	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn .	10	10	1.917	21.773	178	26.993	27.171	2.717	20.154	2.015	+ 34·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	7.415	10.154	2.560	12.276	14.836	380	12.686	325	+ 16·9	39	39
Preding-Wieselsdorf-Stainz . } Pöltschach-Gonobitz . . . } Kapfenberg-Au-Seewiesen . }	49	26	17.454	4.483	6.715	4.517	11.232	229	2.362	91	+ 151·6	49	26
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges. . .	10	10	99.848	2.270	9.602	1.450	11.052	1.105	10.101	1.010	+ 9·4	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	236.538	315	38.393	562	38.955	866	39.772	884	— 2·0	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn . . .	12	12	85.331	. . . .	9.129	. . . .	9.129	761	10.688	891	— 14·6	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	150.414	. . . .	13.333	. . . .	13.333	1.905	13.755	1.965	— 3·1	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	113.167	. . . .	9.358	. . . .	9.358	1.560	8.771	1.462	+ 6·7	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	53.606	3.617	12.968	3.301	16.269	1.162	19.303	1.379	— 15·7	14	12
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf) .	13	13	32.827	15.476	4.327	6.259	10.586	814	10.248	788	+ 3·3	13	12
Summe . . .	16.131	15.806	11,602.718	6,906.740	6,654.483	14,791.150	21,445.633	1.329	21,024.826	1.330	— 0·08	16.049	15.771
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488·5	7.486	3,220.500	1,473.800	2,240.100	5,158.300	7,398.400	988	7,290.509	974	+ 1·4	7.488·5	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . . .	68	68	37.500	30.000	14.000	36.000	50.000	735	47.448	697	+ 5·5	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	19.500	3.900	11.700	7.800	19.500	176	19.230	173	+ 1·7	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. . .	5.700	1.800	2.300	2.700	5.000	83	. . . .	. . .	. . .	60	. . .
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	7.500	1.100	3.000	2.200	5.200	63	. . . .	. . .	. . .	82	. . .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	4.300	1.600	2.600	2.400	5.000	102	6.319	129	— 21·9	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	25.000	6.000	10.000	12.000	22.000	167	17.514	132	+ 26·5	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	8.200	4.800	4.100	4.900	9.000	141	8.349	130	+ 8·5	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	14.000	3.200	8.500	6.500	15.000	113	16.473	124	— 9·7	133	133

Vom 1. Jänner bis Ende August 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1894 (Gulden)	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
227.695	182.409	60.904	158.218	219.122	6.640	58.927	139.928	198.855	6.026	+ 10·2	9.960	9.039	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
9,810.373	3,017.537	7,146.075	16,122.971	23,269.046	15.379	6,699.098	16,392.806	23,091.904	15.262	+ 0·8	23.069	22.893	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
265.531	. . . . .	39.379	. . . . .	39.379	9.845	38.196	. . . . .	38.196	9.549	+ 3·1	14.768	14.324	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,182.645	1,046,355	458.589	1,782.685	2,241.274	7.864	439.099	1,758.032	2,197.041	7.709	+ 2·0	13.481	13.215	Südnordd. Verbindgsb.
681.194	269.407	226.605	277.700	504.305	5.554	215.138	260.773	475.911	5.347	+ 3·9	8.331	8.021	Wien-Aspang Bahn
191.227	433.421	67.741	539.023	606.764	9.335	63.937	523.573	587.510	9.039	+ 3·3	14.003	13.559	Wien-Pottend.-W.Neust.
967.213	729.986	97.968	405.383	503.351	62.919	72.921	394.441	467.362	58.420	+ 7·7	94.379	87.630	Wiener Verbindungsb.
													Selbständige Localb.
8.985	826	910	562	1.472	1.472	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	2.208	. . .	Auspitzer Localbahn
200.129	210.933	55.148	237.939	293.087	1.534	51.537	229.059	280.596	1,469	+ 4·4	2.301	2.203	Böhm. Commercialb.
160.243	29.843	107.058	69.452	176.510	5.694	97.613	67.590	165.203	5.329	+ 6·8	8.541	7.994	Bozen-Meraner Bahn
25.342	15.815	8.933	25.672	34.605	1.384	9.430	22.121	31.551	1.262	+ 9·7	2.373	2.163	Gr.-Priesen-W.-Auscha
178.579	51.212	69.328	78.039	147.367	2.105	77.012	81.985	158.997	2.271	— 7·3	3.158	3.407	Kremsthalbahn
72.175	21.519	7.182	10.350	17.532	5.844	6.891	10.693	17.584	5.861	— 0·3	10.018	10.047	Kuttenberger Localb.
66.146	6.967	40.910	15.664	56.574	2.357	39.848	15.712	55.560	2.315	+ 1·8	3.536	3.473	Mori-Arco-Riva a./G.
68.163	9.340	50.441	41.059	91.500	1.578	48.598	42.085	90.683	1.564	+ 0·9	2.367	2.346	Mühlkreisbahn
77 332	34.858	13.806	28.450	42.256	5.282	13.045	25.848	38.893	4.862	+ 8·6	7.923	7.293	Neutitscheiner Localb.
18.836	14.060	6.242	20.313	26.555	1.770	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. .	2.655	. . .	Reichenau a/K-Solnitz
23.563	5.868	7.508	7.299	14.807	592	7.475	9.167	16.642	666	— 11·1	888	999	Radkersburg-Luttenbg.
180.858	75.747	59.347	75.097	134.444	9.603	54.937	71.938	126.875	10.573	— 9·2	16.462	18.125	Reichenberg-Gablonz
190.580	16.824	118.421	27.392	145.813	2.243	91.974	15.273	107.247	2.234	+ 0·4	3.365	3.351	Salzkammergut-Localb.
42.169	192.852	9.428	130.580	140.008	7.778	8.779	131.647	140.426	7.801	— 0·3	11.667	11.702	Stauding-Stramberg
110.460	27.955	35.490	33.270	68.760	1.433	35.416	35.381	70.797	1.475	— 2·8	2.150	2.213	Steyrthalbahn
11.973	165.289	1.202	124.751	125.953	12.595	1.204	115.768	116.972	11.697	+ 7·7	18.893	17.546	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
47.951	88.797	16.021	107.105	123.126	3,157	16.125	69.518	85.643	2.196	+ 43·8	4.736	3.294	Cilli-Wöllan
89.740	36.223	26.744	34.561	61.305	1.251	7.516	9.644	17.160	660	+ 89·5	1.877	990	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
													Dampftramways.
645.038	25.112	62.591	14.706	77.297	7.730	58.972	8.453	67.425	6.743	+ 14·6	11.595	10.115	Brünner Localeisenb.-G.
1,591.067	4.151	245.081	5.605	250.686	5.571	235.328	5.177	240.505	5.345	+ 4·2	8.357	8.018	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
436.687	. . . .	48.555	. . . . .	48.555	4.046	48.090	. . . . .	48.090	4.008	+ 0·9	6.069	6.012	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
1,078.136	. . . . .	92.080	. . . . .	92.080	13.154	99.210	. . . .	99.210	14.173	— 7·2	19.731	21.260	Dampftr. Wien-Nussd.
781.365	. . . . .	63.213	. . . .	63.213	10.536	58.446	. . . . .	58.446	9.741	+ 8·2	15.804	14.612	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
147.174	23.558	36.181	23.269	59.450	4.246	39.043	22.153	61.196	5.100	— 16·7	6.369	7.650	Salzburger Eisenb. u. Tr.
258.785	76.914	32.371	31.831	64.202	4.939	26.213	36.653	62.866	5.239	— 5·7	7.409	7.859	Wiener Localbahnen: (Wien-Wr. Neudorf)
68,152.611	51,859.202	37,981.788	114,285.924	152,267.712	9.488	35,963.836	108,615.729	144,579.565	9.167	+ 3·5	14.232	13.751	**Summe**
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen
20,094.200	10,448.500	13,516.000	38,677.903	52,193.903	6.970	12,420.528	36,982.604	49,403.132	6 600	+ 5·6	10.455	9.900	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
210.400	182.300	63.900	288.456	352.356	5.141	58.113	267.929	326.042	4.794	+ 7·2	7.771	7.181	Fünfkirchen-Bárcser B
													Localbahnen:
150.200	22.150	84.400	44.400	128.800	1.160	85.382	38.188	123.570	1.113	+ 4·1	1.740	1.669	Bács-Bodrogher Com.B.
39.900	14.750	16.300	22.300	38.600	643	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	965	. . .	Bálat.-St.G.-Som.-Szobb
62.900	13.150	25.200	26.400	51.600	629	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	944	. . .	Békés-Csanáder Bahn
27.450	15.750	19.500	23.800	40.300	823	14.708	10.374	34.082	695	+ 18·4	1.235	1.042	BékéserComitatsbahnen
192.300	42.600	77.100	85.500	162.600	1.232	75.132	63.074	138.206	1.047	+ 17·7	1.848	1.570	Biharer Vicinalbahn
47.200	41.450	23.600	41.500	65.100	1.017	28.826	27.670	56.496	882	+ 15·3	1.526	1.323	Budapest-Lájosmizse
99.400	23.650	59.700	47.600	107.300	807	57.450	42.206	99.656	740	+ 7·2	1.210	1.123	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1894 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1893 (Kilometer)	Im Monate August 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate August 1894 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate August 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: pro Kilom. (Gulden)	1893: im Ganzen (Gulden)	1893: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August 1894 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August 1893 (Kilometer)
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	10.000	5.800	5.000	7.000	12.000	210	11.060	194	+ 8·2	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	5.200	1.150	2.600	2.300	4.900	94	4.717	90	— 4·9	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	10.000	4.200	4.000	8.500	12.500	250	10.499	210	+ 19·0	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	20.000	4.500	14.000	9.100	23.100	330	23.223	331	— 0·3	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	18.800	5.800	9.400	11.600	21.000	178	18.171	154	+ 15·6	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	31.000	9.700	15.500	19.500	35.000	287	31.362	257	+ 11·7	122	122
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	6.200	950	3.100	1.900	5.000	156	4.503	140	+ 11·4	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tomási-Miklosv.	12	. . .	1.000	350	350	950	1.300	108	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Kaposvár-Mecsolád Localbahn	6	. . .	400	200	200	150	350	58	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	56	40	12.000	3.300	6.000	5.000	11.000	196	6.084	152	+ 29·0	44	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.600	3.500	1.800	5.300	7.100	158	10.394	231	— 31·6	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	4.500	1.200	1.800	1.500	3.300	143	3.550	154	— 7·2	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.200	2.000	2.100	3.100	5.200	58	7.199	81	— 28·4	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	6.600	1.350	4.000	1.600	5.600	170	6.581	198	— 14·1	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	14.000	4 700	6.500	9.500	16.000	126	15.402	121	+ 4·1	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	3.000	850	900	1.100	2.000	125	1.835	114	+ 9·7	16	16
Muránythal-Bahn	41	. . .	4.000	2.400	1.600	4.900	6.500	159	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	5.100	4.500	4.600	8.900	13.500	237	13.332	234	+ 1·3	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.000	5.000	1.000	6.500	7.500	417	6.047	335	+ 24·5	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	7.200	2.300	3.600	3.400	7.000	200	10.305	294	+ 32·0	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	500	2.600	150	2.650	2.800	156	2.279	127	+ 22·8	18	18
Slavonische Localbahn	49	. . .	6.800	3.500	3.400	7.100	10.500	214	. . . .	. . .	. . .	49	. . .
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.800	1.600	2.600	2.400	5.000	106	4.730	100	+ 6·0	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	18.500	3.200	7.500	6.500	14.000	264	12.557	236	+ 11·8	53	53
Száthmar-Nágybányaer L.-B.	60	60	12.500	4.000	7.500	8.000	15.500	258	15.106	251	+ 2·8	60	60
Szekler Bahn	39	39	7.000	2.500	3.500	3.500	7.000	179	5.582	143	+ 25·2	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	. . .	7.800	500	3.900	600	4.500	122	. . . .	. . .	. . .	37	. . .
Szilágysäger Eisenbahn	107	107	6.100	6.300	8.000	10.000	18.000	168	14.663	137	+ 22·6	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	600	1.250	400	2.500	2.900	91	2.671	83	+ 9·6	32	32
Torontaler Localbahnen	182	109	28.000	10.500	14.000	21.100	35.100	193	42.317	388	— 50·3	152	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.800	2.100	1.700	2.800	4.500	141	4.278	133	+ 6·0	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.500	8.700	3.000	9.600	12.600	252	13.998	280	— 10·0	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.500	600	1.100	700	1.800	49	1.212	33	+ 48·5	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	57.500	21.000	23.000	42.000	65.000	219	63.297	213	+ 2·8	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	46.000	7.200	23.000	14.400	37.400	323	41.717	360	— 10·3	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	7	2.000	1.250	1.000	2.500	3.500	389	1.436	205	+ 89·8	9	1
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	127.764	178.676	90.632	300.113	390.745	1.018	375.098	976	+ 4·1	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.707	36.960	3.007	39.432	42.439	628	57.216	848	— 26·0	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	59.617	35.431	17.785	55.332	73.117	619	76.274	646	— 4·3	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	185.066	212.255	186.980	567.294	754.274	1.073	725.636	1.032	+ 4·0	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	53.857	47.695	33.300	75.080	108.380	333	106.300	327	+ 1·8	325	325
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	652	9.490	241	9.979	10.220	267	9.987	261	+ 2·5	38·3	38·3
Borossebes-Menyházer Localb.	21	13·2	1.715	2.451	690	2.370	3.060	145	998	75	+ 93·3	21	. . .
Barcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	7.763	16.602	7.571	31.768	39.339	320	34.481	280	+ 14·3	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	191.279	2.017	26.695	1.250	27.945	665	24.272	577	+ 15·2	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	42·392	3.772	5.910	785	6.695	837	6.570	821	+ 1·9	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	. . .	6.973	1.880	7.075	4.120	11.195	249	. . . .	. . .	. . .	44·8	. . .
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.831	12.789	1.216	13.260	14.476	439	17.730	537	— 18·2	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	8.733	748	2.473	1.270	3.743	220	4.620	272	— 19·1	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	11.061	722	2.450	652	3.102	114	2.685	99	+ 13·1	27	27
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.884	913	251	483	734	216	980	288	— 25·0	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	3.990	3.273	741	1.080	1.821	202	1.869	208	— 2·9	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	5.547	1.173	2.031	1.495	3.526	352	4.270	427	— 17·5	10	10
Löcsethalbahn	13	13	4.653	680	1.515	610	2.125	163	1.907	146	+ 10·4	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	7.180	14.143	1.831	19.418	21.249	356	15.646	257	+ 38·5	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	. . .	3.833	8.401	1.702	14.965	16.667	245	. . . .	. . .	. . .	68	. . .
Poprádthalbahn	15	15	10.761	4.982	3.087	3.638	6.725	448	6.224	415	+ 7·3	15	15
Szamosthalbahn	222	222	35.672	15.746	27.220	29.801	57.021	257	48.569	218	+ 17·8	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	. . .	3.009	1.784	684	982	1.666	139	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	27	3.600	5	1.050	1.055	182	1.956	337	— 85·0	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	. . .	8.885	10.170	2.740	14.030	16.770	390	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Summe	12.825	12.269	4,512.251	2,293.553	2,915.932	6,671.207	9,587.139	748	9,339.237	761	— 1·8	12.749	12.261

Vom 1. Jänner bis Ende August 1894 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		Gulden				Gulden					Gulden		
70.800	35.000	35.400	44.300	79.700	1.398	34.065	33.844	67.909	1.191	+ 17·4	2.097	1.786	Debreczin-Hajdu-Nánás
40.000	7.750	20.000	15.500	35.500	683	22.315	11.259	33.574	645	+ 5·9	1.025	967	Felek-Fogaras
59.500	34.150	24.850	68.150	93.000	1.860	20.012	70.638	90.650	1.813	+ 2·6	2.790	2.720	Gran—Almás-Füzitö
140.800	42.450	97.800	85.100	182.900	2.613	97.840	70.816	168.656	2.409	+ 8·5	3 920	3.613	G. Kikinda-G. Becskerek
115.400	38.050	57 700	76.200	133.900	1.135	58.332	57.469	115.801	981	+ 15·7	1.703	1.472	Grosswardein-B.-Vaskoh
190.200	64.800	92.200	129.800	222.000	1.820	96.445	94.644	191.089	1.566	+ 16·2	2.730	2.349	Háromszéker Localb.
38.600	7.300	19.300	14.650	33.950	1.061	20.470	10.241	30.711	959	+ 10·6	1.592	1.438	Hermannst.-Rothenthp.
8.200	5.125	3.250	6.750	10.000	833	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.250	. .	Hidegkut-Gyönk-Tamási
400	100	200	150	350	350	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	525	. . .	Kaposvár-Mecsolad
55.700	18.050	27.850	27.150	55.000	1.250	23.121	13.940	37.061	926	+ 24·2	1.875	1.389	Kaschau-Torna
29.800	23.250	14.900	34.900	49.800	1.107	15.434	30.060	45.494	1.011	+ 9·5	1.661	1.516	Kis-Ujszállás- D.-Gyoma
26.800	10.850	10.750	13.900	24.650	1.072	8.843	14.063	22.906	996	+ 7·6	1.608	1.494	Kun-St. Márton-Szentes
33.000	24.300	16.500	36.600	53.100	597	15.578	27.423	43.001	483	+ 23·6	896	724	Máros-Ludás—Bistritz
38.400	18.400	23.100	22.300	45.400	1.376	25.600	22.502	48.102	1.457	— 5·5	2.064	2.185	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
95.400	32.700	41.000	65.600	106.600	839	35.051	53.703	88.754	698	+ 20·2	1.259	1.047	Matraer Vicinalbahnen
21.100	4.300	6.250	5.550	11.800	738	4.992	4.670	9.662	604	+ 22·2	1.107	906	Mezötur-Turkever E.
40.500	19.250	10.200	38.500	48.700	1.188	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.782	. . .	Muránythalbahn
55.700	33.650	31.600	66.900	98.500	1.728	25.235	44.463	69.698	1.222	+ 41·3	2.592	1.833	Nyiregyháza-M.-Szalka
31.000	27.450	7.550	45.650	53.200	2.956	8.189	34.988	43.177	2.399	+ 23·2	4.434	3.598	Petroszény-Lupény
32.600	20.350	16.300	30.600	46.900	1.340	23.238	37.341	60.579	1.730	— 22·5	2.010	2.595	P. Tenyö-K. Szt. Marton
4.000	13.950	1.150	15.950	17.100	950	1.071	14.856	15.927	884	+ 7·5	1.425	1.326	Ruma-Vrdnik
44.300	16.150	24.300	32.500	56.800	1.159	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.739	. . .	Slavonische Localbahn
43.000	9.350	19.500	14.100	33.600	717	17.566	14.631	32.197	685	+ 4·7	1.076	1.027	Somogy-Szobb-Barcs
93.300	28.550	45.000	57.200	102.200	1.928	43.023	44.383	87.405	1.649	+ 16·9	2.892	2.473	Steinamanger-Pinkafeld
76.400	35.250	45.900	71.100	117.000	1.950	33.853	80.789	114.642	1.911	+ 2·0	2.925	2.866	Száthmar-Nagybánya
42.000	16.700	21.000	23.400	44.400	1.138	18.666	17.297	35.963	922	+ 23·4	1.707	1.383	Székler Bahn
57.000	3.550	28.600	4.500	33.100	895	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.343	. . .	Szentes-H.M.-Vasárhely
40.100	45.500	48.200	72.800	121.000	1.131	38.533	59.606	98.139	917	+ 23·3	1.696	1.375	Szilágyságer Eisenb.
4.650	8.650	2.850	17.350	20.200	631	2.774	15.571	18.345	573	+ 10·1	946	859	Taraczthal-Bahn
179.800	89.200	85.500	179.300	264.800	1.742	63.762	174.025	237.787	2.181	— 20·1	2.613	3.272	Torontaler Localb.
21.800	15.100	13.200	20.500	33.700	1.053	12.941	14.416	27.357	854	+ 23·3	1.580	1.281	Ujszász-Jászapáther E.
17.850	83.100	21.000	92.100	113.100	2.262	24.270	60.526	84.796	1.695	+ 33·5	3.393	2.542	Vinkovce-Brcska
16.800	3.600	7.450	4.250	11.700	316	5.890	3.852	9.742	263	+ 20·2	474	394	Warasdin-Golubovec
379.300	131.400	159.000	262.000	421.000	1.418	146.990	206.604	353.594	1.190	+ 19·2	2.127	1.785	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
234.400	50.250	107.750	100.550	208.300	1.796	106.768	117.263	224.031	1.931	— 7·0	2.694	2.896	Zagorianer Bahn
16.650	12.650	7.650	24.750	32.400	3.600	1.021	415	1.436	1.436	+150 7	5.400	2.154	Zsebely-Csákovárer Lb.
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
793.507	1,405.123	479.749	2,234.709	2,714.458	7.069	477.923	2,125.302	2,603.225	6.779	+ 4·1	10.603	10.169	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
38.896	301.190	18.934	362.510	381.444	5.644	18.840	307.066	325.906	4.821	+ 17·1	8.466	7.231	Mohács-Fünfkirchner B.
377.112	278.147	118.541	418.641	537.182	4 552	112.954	424.373	537.327	4.553	— 0·02	6.828	6.829	Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
1,333.169	1,472.394	1,171.030	3,818.721	4,989.751	7.098	1,093.156	3,956.426	5,049.582	7.183	— 1·2	10.647	10.774	Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen:
372.524	346.852	230.450	539.480	769.930	2.369	223.130	546.190	769.320	2.367	+ 00·8	3.554	3.550	Arader u. Csánader E.
5.915	68.203	2.050	74.831	76.881	2.007	1.950	73.822	75.772	1.978	+ 1·4	3.011	2.967	Belisće-Kapelna(Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
7.526	17.366	3.119	13.192	16.311	777	408	590	998	624	+ 24·5	1.165	936	Borossebes Menyháza
50.120	110.262	46.619	202.432	249.051	2.025	49.447	217.362	266.809	2.169	+ 6·6	3.037	3.253	Bárcs-Pakracer E.
1,298.823	15.684	167.425	10.694	178.119	4.220	134.870	8.823	143.693	3.405	+ 24·0	6.330	4.607	Budapester Localb.
329.332	20.498	38.207	4.583	42.790	5.349	32.225	9.236	41.461	5.183	+ 3·2	8.023	7.775	Budapest-Szt. Lörincz
38.787	20.097	29.615	45.835	75.450	1.684	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.526	. . .	Eperies-Bártfeld
21.743	99.576	6.090	114.787	120.877	3.663	5.294	109.968	115.262	3.493	+ 4·6	5.494	5.239	Gölnitzthal-Bahn
58.457	6.509	15.625	10.653	26.278	1.546	14.792	10.706	25.498	1.500	+ 3·1	2.319	2.250	Güns-Steinamager
56.466	3.122	14.458	3.115	17.573	650	13.614	2.915	16.529	612	+ 6·2	975	918	Haraszti-Ráczkeve
13.323	6.929	1.707	3.913	5.620	1.653	1.516	4.321	5.837	1.717	— 3·0	2.479	2.575	Holics-Gödinger Lb.
20.141	20.843	3.689	7.380	11.069	1.230	3.749	4.810	8.559	951	+ 22·7	1.845	1.425	Kesmárk-Szepés-Bela
28.341	11.266	9.671	12.975	22.646	2.264	9.130	14.269	23.399	2.339	— 3·2	2.296	3,507	Keszthély-B. Szt.György
28.906	7.584	9.130	6.212	15.342	1.180	8.787	4.676	13.463	1,036	+ 12·2	1.771	1.608	Löcsethalbahn
61.668	89.372	13.383	131.973	145.356	2.398	11.497	117.318	128.815	2.125	+ 12·9	3.597	3.187	Marmaroser Salzb. A.-G.
28.054	52.349	11.508	97.538	109.046	1.603	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.404	. . .	Nagy-Károly-Somkuti
56.303	35.779	15.700	17.389	33.089	2.205	12.571	23.471	36.042	2.403	— 18·0	3.307	3.604	Poprádthalbahn
220.718	96.671	159.975	222.892	382.867	1.724	149.937	201.726	351.663	1.583	+ 8·9	2.586	2.373	Számosthalbahn
14.609	9.864	3.240	5.797	9.037	753	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.129	. . .	Szépes-Béla-Podolin
168	29.140	1,031	9.050	10.081	1.560	98	7.276	7.374	1,158	+ 37·4	2.340	2.334	Terret-Kowacsna
24.191	22.537	7.033	29.402	36.435	2.602	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.903	. . .	Ungthalbahn
29,445.799	16,381.882	17,657.229	49,468.063	67,125.292	5.265	16,167.915	47,067.989	63,235.904	5.157	+ 2·1	7.898	7.736	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1894	1893	Im Monate August 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen .	16.131	15.806	11,602.718	6,906.740	6,654.483	14,791.150	21,445.633	1.329	21,024.826	1.330	— 0·08	16.049	15.771
Summe der ungar. Eisenbahnen .	12.825	12.269	4,512.251	2,293.553	2,915.932	6,671.207	9,587.139	748	9,339.237	761	— 1·8	12.749	12.267
Hauptsumme	28.956	28.075	16,114.969	9,200.293	9,570.415	21,462.357	31,032.772	1.072	30,364.063	1.082	— 0·9	28.798	28.038
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·35	6·35	14.302	112	13.846	237	14.083	2.218	15.112	2.379	— 6·8	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg . . .	5·31	5·31	13.387	68	17.893	812	18.705	3.523	23.545	4.434	— 20·6	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi) .	5·5	5·5	24.693	52	8.970	55	9.025	1.640	10.724	1.949	— 15·9	. . .	. . .
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft) . .	5·7	5·7	9.939	10	22.336	38	22.374	3.925	27.617	4.845	— 18·8	. . .	. . .
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin .	105	105	13.210	4.803	6.609	13.870	20.479	195	20.042	191	+ 2·1	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	26.867	28,071	31.000	86.245	117.245	436	100.541	374	+ 16·6	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla (S. Han), Lašva-Travnik . . . . . ., Metkovic-Sarajevo	275	245	66.380	38.903	19.955	48.173	68.128	248	44.608	182	+ 36·3	275	245

Südbahn-Gesellschaft. Die Transport-Einnahmen des Gesammtnetzes haben im Monate August 1894 gegen die gleiche Periode des Vorjahres eine Vermehrung von fl. 139.035 erfahren, wovon auf den Personenverkehr fl. 12.052 und auf den Güterverkehr fl. 126.983 enfallen.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen weist die Liesing-Kaltenleutgebener Bahn eine Einnahmenverminderung von fl. 79 und die elektrische Bahn Mödling-Brühl eine solche von fl. 486 nach, welche Verminderungen hauptsächlich den Personenverkehr betreffen.

Dagegen haben sich die Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg im Monate August 1894 um fl. 1954 gebessert.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften haben im Monate August 1894 gegen die correspondirende Periode des Vorjahres Einnahmenvermehrungen erfahren:

die Leoben-Vordernberger Bahn von . . . fl. 3.301
„ Graz-Köflacher Bahn von . . . . . . „ 7.310
„ Radkersburg-Luttenberger Bahn von . . „ 74
„ Cilli-Wöllaner Bahn von . . . . . . „ 2.150
„ Bárcs-Pakraczer Bahn von . . . . . „ 4.858

dagegen haben sich in der erwähnten Periode die Einnahmen vermindert:

bei der
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um . fl. 3.282
und bei der
Vicinalbahn Güns-Steinamanger um . . . „ 877

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen der Periode Jänner—Mai richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Ergebnisse des Monates August 1894 weisen im Vergleiche mit den definitiven Einnahmen per August 1893 einen Ausfall von fl. 3744 im Personen- und fl. 1530 im Güterverkehre, zusammen sonach fl. 5274 aus, während sich bei Gegenüberstellung der provisorischen Einnahmen vom Monate August des Vorjahres Mehreinnahmen von fl. 2951 ergeben würden, von welchen fl. 530 auf den Personen- und fl. 2421 auf den Güterverkehr entfallen.

Auf den Personenverkehr haben die Witterungsverhältnisse in der zweiten Hälfte August 1894 ungünstigen Einfluss genommen.

In der Zeit vom 1. Jänner bis 31. August 1894 wurden gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres im Personenverkehre fl. 11.467 und im Güterverkehre fl. 16.927, zusammen sonach fl. 28.394 Mehreinnahmen erzielt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauliche Herstellungen in Floridsdorf.) Für die Ausführung der Vergrösserung des Kesselschmiedegebäudes und Errichtung einer gemauerten Kohlenrutsche in der Station Floridsdorf wurde der Bauconsens ertheilt.
[20. September, Z. 51.033.]

— (Verlegung der Standorte mehrerer Wächterposten.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 4. September durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Verlegung der Standorte der Wächterposten Nr. 145, 146, 147 und 148·3/4 der Strecke Weisskirchen—Pohl unter Umwandlung des Handschrankens in km 213·632 in einen Zugschranken, Umstellung des Zugschrankens in km 216·738 und Verlängerung der Zugleitung des Zugschrankens in km 217·221 in Verbindung mit einer neuen Wächterstrecken-Eintheilung von km 212·290 bis km 221·466 bei gleichzeitiger Auflassung der Wächterposten Nr. 146·1/2 und 148·1/2 zur Ausführung genehmigt.
[17. September, Z. 50.505.]

— (Verlängerung eines Magazinsgeleises in der Station Pruchna.) In der Station Pruchna wurde das Magazinsgeleise Nr. 5 verlängert. [20. September, Z. 46.417.]

Vom 1. Jänner bis Ende August 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Recapitulation.
68,152.611	51,859.202	37,981.788	114,285.924	152,267.712	9.488	35,963.836	108,615.729	144,579.565	9.167	+ 3·5	14.232	13.751	Sa. d. österr. Eisenb.
29,445.799	16,381.882	17,657.229	49,468.063	67,125.292	5.265	16,167.915	47,067.989	63,235.904	5.157	+ 2·1	7.898	7.736	Sa. d. ungar. Eisenb.
97,598.410	68,241.084	55,639.017	163,753.987	219,393.004	7.618	52,131.751	155,683.718	207,815.469	7.412	+ 2·8	11.427	11.118	Hauptsumme
Zahnradbahnen.													
29.081	444	27.630	1.059	28.689	. . .	28.007	1.081	29.088	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
30.001	778	39.200	1.222	40.428	. . .	45.556	1.523	47.079	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaishergb. in Salzburg
116.850	373	49.749	437	50.186	. . .	50.386	124	50.510	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
19.268	42	44 089	162	44.251	. . .	27.547	70	27.617	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
. . . . . .	. . . . .	38.164	101.267	139.431	1.328	32.417	95.840	128.257	1.221	+ 8·8	1.992	1.832	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
. . . . . .	. . . . .	203.349	596.449	799.798	2.973	179.520	541.503	721.023	2.680	+ 10·9	4.460	4.020	K. u. k. Bosna-Bahn
393.322	164.096	118.525	309.290	427.815	1.556	88.354	216.462	304.816	1.244	+ 25·1	2.337	1.866	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S. Han) Lašva-Travnik Metković-Serajevo

— (Geleiseverlängerung in Oswięcim.) Aus Anlass des gesteigerten Verkehres wird in der Station Oswięcim das Strassenladegeleise beim Zollmagazin um circa 230 m verlängert. [20. September, Z. 46.030.]

— (Errichtung eines Schuppens in Trzebinia.) Für Zwecke der Productenhändler D. Klüger und D. S. Mayer wurde in der Station Trzebinia ein Schuppen hergestellt. [15. September, Z. 44.561.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth i. W.: Reconstruction eines Objectes.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 16. August gepflogenen commissionellen Verhandlung wurde das Project für die Reconstruction des Objectes in km 75·2/3 zur Ausführung genehmigt. [17. September, Z. 50.502.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Vergrösserung eines Holzlagerplatzes am Bahnhofe in Wien: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Vergrösserung des Holzlagerplatzes und die hiemit bedingte Herstellung eines beiderseits eingebundenen Geleises, sowie einer entsprechenden Zufahrtsstrasse am Bahnhofe in Wien für den 8. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 18.281.]

Gailthalbahn. (Uebergabe von Weg- und Wasserläufen: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Villach hat hetreffs Uebergabe der von der Gailthalbahn hergestellten Weg- und Wasserläufe an die Interessenten die Localcommission auf den 9. October anberaumt. [27. September, G.-I.-Z. 18.018.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Station Brankowitz für den Stückgüterverkehr.) Am 15. October wird die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für Frachtgüter in ganzen Wagenladungen eröffnete Station Brankowitz der Linie Brünn—Vlarapass auch für den Stückgüterverkehr eröffnet werden. Die Tarifsätze für diese Station erscheinen bereits in den Heften 3 und 4 des Gütertarifes Theil II aufgenommen. [Z. 53.298.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Eröffnung der Haltestelle Pržno.) Am 1. October ist die in km 29·4 der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zwischen den Stationen Baschka und Friedland, beim Wächterhause Nr. 21 (O.F.B.), gelegene Haltestelle Pržno mit dem Zuge 2246 für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. In dieser Haltestelle werden vom Tage der Eröffnung Personenzugskarten I., II. und III. Wagenclasse, sowie Arbeiter-Tour- und Retourkarten III. Classe nach den Stationen und Haltestellen der Ostrau-Friedlander Eisenbahn durch den im nächstgelegenen Wächterhause postirten Bahnwächter verausgabt, welcher auch die Uebernahme des Reisegepäcks hesorgt. In umgekehrter Richtung werden von allen Stationen und Haltestellen der Ostrau-Friedlander Eisenbahn die gleichen Fahrkarten nach Pržno ausgegeben.

Verkehrsstörungen.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

(Strecke Graz—Gleisdorf und Localhahn Gleisdorf-Weiz.)

4. October: In Folge Zerstörung des Bahnkörpers unmittelbar vor dem Einfahrtswechsel bei Gleisdorf bei km 221/4 auf circa 70 m und auf der Strecke Gleisdorf—Weiz hei km 8 und 12 durch Hochwasser wurde der Gesammtverkehr auf der Strecke Graz—Gleisdorf und auf der Localhahn Gleisdorf-Weiz eingestellt.

(Localbahn Fürstenfeld-Hartberg.)

4. October: In Folge Unterwaschung des Bahnkörpers hei Bierbaum in km 26·2/3 auf circa 200 m wurde der Gesammtverkehr eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

(Steiermärkische Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz.)

4. October: Der Gesammtverkehr wurde in Folge Hochwassers und Unterwaschung der Widerlager hei der Eisenbahnbrücke in km 0·9 eingestellt.

(Steiermärkische Landesbahn Pöltschach-Gonobitz.)

4. October: In Folge Unterwaschung des Bahnkörpers von km 12·3 bis km 12·4 wurde Gesammtverkehr eingestellt.

(Graz-Köflacher Eisenbahn.)

4. October: In Folge Einsturzes der Durchlassbrücke Preding—Florian von km 15·6 bis km 15·7, herheigeführt durch Unterwaschung der beiden Widerlager, wurde Gesammtverkehr zwischen Preding und Florian eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Industriebahn für Holzverkehr bei Dolnji-Miholjac in Croatien. (Concessionswerbung.) Die Verwaltung der Stefanie von Majláth'schen Domäne Dolnji-Miholjac in Croatien (Comitat Verőcze [Viroviticza]) ist um Ertheilnng der Concession für den Bau und Betrieb einer 11·5 km langen Industriebahn eingeschritten, welche, von ihren Waldschlägen und dem dort im Bau begriffenen Sägewerke ausgehend, diese mit der Station Dolnji-Miholjac der Slavonischen Drauthalbahn, d. i. der Localbahn Belišće—Dolnji-Miholjac—Viljevo-Kapelna verbinden wird nnd eventuell auch für den Personen-Localverkehr nachträglich eingerichtet werden soll (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 79, 84 und 87 ex 1891: Indnstriebahn-Gesetz für Croatien und Slavonien), wie dies auch bei der ursprünglich vornehmlich für Holzindustriezwecke hergestellt gewesenen Linie Belišće—Viljevo-Kapelna der Fall gewesen ist, die nun als öffentliche Localbahn betrieben wird.

Localbahn Budapest (Ó-Buda [Altofen])—Szent-Endre. (Einfahrt der Localzüge in das Weichbild der Stadt.) Der kgl. ungar. Handelsminister hatte in Angelegenheit der projectirten Einfahrt der bisher nur bis zur Grenze des III. Bezirkes (Ó-Buda) verkehrenden Züge der der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb eigenthümlich gehörenden nnd von dieser mit Locomotiven betriebenen Localbahn Budapest—Szent-Endre (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108) unter Vorsitz des Ministerialrathes Ladislaus Vörös des kgl. nngar. Handelsministeriums eine Enquête für den 24. September einberufen, welche über die Durchführungs-Modalitäten dieses Projectes berieth. Dieser Enquête waren die Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und der hauptstädtischen Municipalbehörde, sowie jene der von der Bahn berührten Landgemeinden und General-Director Heinrich Jellinek der Localbahn-, bezw. der Pferdebahn-Gesellschaft beigezogen. Ministerialrath v. Vörös gab eine Darstellung des Standes der Angelegenheit und erklärt, dass der Handelsminister im Interesse der Hauptstadt und anch in demjenigen der interessirten Vororte das Project der Einführung der Szent-Endreer Vicinalbahnzüge raschest zu verwirklichen für nothwendig erachtet. General-Director Jellinek erklärt hierauf, dass die von ihm vertretene Gesellschaft gerne bereit sei, im Vereine mit der Strassenbahn-Gesellschaft dem Verkehr der Hauptstadt anch auf diesem Gebiete entgegenzukommen, nnd er wolle daher solche Vorschläge erstatten, welche die Bedenken der Stadtbehörde zerstrenen und gleichwohl eine rasche Verwirklichung des in Rede stehenden Projectes ermöglichen dürften. Er schlägt nun vor, es sei ein Provisorium von zweijähriger Dauer zu schaffen, so zwar, dass provisorisch als Endpunkt statt der Kettenbrücke der Pálffyplatz zu dienen hätte. Diese Lösung entzieht allen technischen Einwendungen den Boden und ermöglicht es der Stadtbehörde, anf Grund concreter Erfahrungen, welche während des Provisoriums gemacht werden können, bei der definitiven Lösung dieser Frage alle berechtigten Wünsche zur Geltung zu bringen. Andererseits werde es auch ermöglicht sein, die Umgestaltung des Netzes der Strassenbahn auf elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108) in der Zwischenzeit durchzuführen und den Effect dieser für den hauptstädtischen Verkehr so wichtigen Massnahme mit der geplanten Einleitung der Vicinalbahnzüge in Uebereinstimmung zu bringen. Die Enquête acceptirte nach kurzer Debatte die Vorschläge des General-Directors Jellinek, welcher die Erklärung abgab, innerhalb sechs Wochen nach erfolgter Concession die Einleitung der Züge bis zum Pálffyplatze durchzuführen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung eines Stationsnamens.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Name der Station Atzaló der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Kaposvár-Atzalo-Mocsolád auf „Somodor-Atzaló“ geändert wurde.

Localbahn Körös (Croat. - Kreuz) - Belovár. (Erste ordentliche Generalversammlung.) Am 27. September fand in Budapest unter Vorsitz des Ministerialrathes Koloman Pfannschmied die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Körös-Belovár statt. Nach Kenntnissnahme des Berichtes der Direction über die Gestion bis zum Tage der am 12. September erfolgten Eröffnung des Betriebes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 109) erfolgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath, und wnrde Franz von Freund zum Präsidenten und Baron Ludwig Ozegovics zum Vicepräsidenten der Gesellschaft ernannt.

Ausland.

Frankreich. (Bedingungsweise zum Transport zugelassene Gegenstände.) Die bisher in einer grösseren Anzahl von einzelnen Erlässen zerstreuten Bedingungen, betreffend die im internen Verkehr stattfindende Beförderung einer Anzahl gefährlicher oder übelriechender Stoffe, wurden gesammelt und unter Berücksichtigung einer Reihe weiterer Artikel, wie insbesondere giftiger Substanzen, in einen einheitlichen Entwurf eines neuen Reglements niedergelegt, welches zur leichteren Uebersicht und Handhabung mit einem am Ende angefügten alphabetischen Materienregister versehen ist. Durch das Reglement werden nicht blos die bisher in den verschiedenen Erlässen sich findenden Bestimmungen, die nur mit Schwierigkeiten aufzufinden waren und zu mancherlei Beschwerden Anlass gegeben haben, gesammelt, sondern sie sollen auch in Uebereinstimmung gebracht werden mit den Vorschriften, welche in der Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr bestehen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Melpomene“ von Kobe.) Dieser Dampfer von 1848 Tonnen Gehalt ist am 4. September nach 67tägiger Fahrt mit 7 Passagieren und 1604 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 7970 kg Perlmutter, 500 kg Effecten, 380 kg Kampher, 4315 kg Fischöl, 13.855 kg Cnriositäten; ans Shanghai 13.700 kg Thee, 43.315 vegetabilisches Oel, 10.400 kg Häute; aus Foochow 55.460 kg Thee; aus Hongkong 3600 kg Rohrabfälle, 69.650 kg Quassia; aus Coconada 100.000 kg Rübsamen, 300.000 kg Gingelysamen; aus Canton 13.500 kg Seide; aus Penang 56.160 kg Pfeffer; aus Calcutta 24.360 kg Häute, 15.733 kg Schellack, 13.398 kg Ingwer, 9533 kg Tamarinde (wovon 3553 kg für Venedig), 5075 kg Mirabolamen, 5075 kg Rübsamen und 25.375 kg Ricinnssamen (für Venedig); ans Colombo 8677 kg Zimmt (wovon 2030 kg für Ancona, 2537 kg für Venedig), 6699 kg Hänte (für Venedig), 5582 kg Seifenholz, 115.913 kg Cocosnussöl; aus Singapore 114.898 kg Pfeffer (wovon 9947 kg für Ancona), 25.781 kg Gambier, 121.850 kg Zinn, 2000 kg Gummi, 5170 kg Häute, 20.776 kg Kaffee; aus Bombay 186.295 kg Baumwolle, 24.766 kg Ricinussamen, 50.750 kg Leinsamen, 7155 kg Häute, 50.750 kg Mirabolamen; aus Aden 1015 kg Curiositäten, 210 kg Thee, 965 kg Häute, 1371 kg Gummi; aus Suez 16 kg Schildkröte, 4456 kg Gummi, 700 kg Häute, 102 kg Kirchengeräthe; aus Port Said 8400 kg Häute (wovon 4200 kg für Veuedig), 47.446 kg Kaffee und 983 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,033.005 fl. ö. W.

„Adria“, königl. Ungarische Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft. (Export von Gerste.) Die Zufuhren an Gerste (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108) ans den verschiedenen ungarischen Stationen haben seit Beginn der neuen Exportcampagne aussergewöhnlich grosse Dimensionen angenommen. Es kamen in den letzten vierzehn Tagen im Durchschnitt jeden Tag über sechzig Waggonladungen in Fiume an; thatsächlich umfasst der betreffende Zufuhrverkehr vom 1. August bis 15. September im Ganzen 2230 Waggons Gerste, wovon bis Mitte September 74.350 q nach Grossbritannien, Belgien, Holland und Algier zur Verschiffung gelangten, während die restlichen Quantitäten der Weiterverfrachtung harren. Obzwar gleichzeitig auch ansehnliche Quantitäten an sonstigen Cerealien und Mehl in Fiume einlangten, so konnte, dank den allseitig getroffenen zweckmässigen Vorkehrungen, eine befriedigende Unterbringung und Verkehrsabwicklung erzielt werden.

Plattensee - Dampfschiffahrts - Actiengesellschaft. (Einstellung einzelner Schiffscourse.) Die Direction der Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass mit 1. October der Cours der bisher auch Vormittags eingeführt gewesenen Schiffscourse zwischen Badacsony und Révfülöp und zwischen Badacsony und Boglár eingestellt wurde, während die übrigen bisherigen Course, insbesondere jene die Post befördernden, bis zum Beginne der Vereisung des Sees aufrecht erhalten bleiben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlusstermine pro 1894 für die Güteraufnahme.

Für die Güteraufnahme (exclusive Schleppladungen) an den nachgenannten Stationen werden folgende Schlusstermine pro 1894 bekannt gegeben, welche Termine nach Massgabe der offenen Schiffahrt eingehalten werden. (Die Schlusstermine für die Entgegennahme von completen Schleppladungen werden fallweise geregelt.)

I.

Schlusstermine für die Güteraufnahme in den nachgenannten Hauptstationen und den dazwischen liegenden Stationen							im Thalverkehre nach
in Regensburg und den Stationen ober Passau	in Passau und den Stationen ober Linz	in Linz und den Stationen ober Korneuburg	in Korneuburg und Nusdorf	Wien (Nordbahnlände)	Wien (Praterquai)	Budapest	
27./10.	29./10.	31./10.	3./11.	4./11.	6./11.	7./11.	Sulina, Constantinopel und Schwarzemeer-Häfen
6./11.	8./11.	10./11.	13./11.	14./11.	16./11.	17./11.	Donaustationen unterhalb T.-Severin bis einschliesslich Galaz-Tulcia
17./11.	19./11.	21./11.	24./11.	25./11.	27./11.	29./11.	Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive T.-Severin
16./11.	18./11.	19./11.	17./11.	17./11.	17./11.	10./11.	Zwischenstationen der Strecke Passau—Wien
16./11.	18./11.	19./11.	25./11.	26./11.	28./11.	28./11.	Zwischenstationen der Strecke Wien—Budapest mit Ausnahme der Stationen Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest *)

II.

Ferner wird die Güteraufnahme im Zwischenverkehre der Stationen der Strecke:

Wien—Passau*) . . . . geschlossen am 17. November
Wien—Budapest*) . . . . „ „ 28. „
Budapest—Szt. Endre—Da. Bogdány . . . . . . „ „ 19. October
Budapest—Belgrad—Orsova*) . . . . „ „ 29. November
T.-Severin—Galaz . . . . „ „ 29. „
Szegedin—Titel . . . . „ „ 29. „
Draueck—Barcs . . . . „ „ 29. „

wobei auf die unter I und III angegebenen früheren Einstellungstermine auf einzelnen Strecken und Stationen Rücksicht zu nehmen ist.

Für den Berg-Stückgutverkehr wird der Schluss der Güteraufnahme den vorstehenden Schlussterminen für die Thalfahrten (ad I) entsprechend angepasst.

III.

a) Die Güteraufnahme nach und von den Stationen: Straubing, Deggendorf, Vilshofen, Obernzell, Wesenufer, Wilhering, Persenbeug, Marbach, Melk, Aggsbach, Rossatz, Hollenburg, Zwentendorf und Tulln wird mit 31. October geschlossen. Transporte von allen unterhalb Wien gelegenen Stationen nach den vorgenannten Bestimmungsstationen werden nur bis 15. October übernommen.

b) Die Güteraufnahme nach und von den Stationen: Da. Körtvélyes, Böös, Süttö, Radvány, Sattel-Neudorf, Szob, Verőcze, Tétény, Érd, R.-Almás, Tass, Szalk, Apostag, Harta, Ordas, Szegzárd, Szekcsö, Dálya, Futak und Kamenitz wird mit 15. November l. J. geschlossen. Die Uebernahme von Transporten ab allen Stationen ober Wien nach den sub b) genannten Stationen wird mit 1. November, ab allen Stationen unter Wien mit 10. November geschlossen.

Anmerkung. *) Die Güteraufnahme im Verkehre der Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest unter einander, dann im internen Verkehre der Savestrecke Semlin—Sissek und im intern-serbischen Donauverkehre bleibt nach Massgabe von Witterungs- und Wasserstandsverhältnissen auch nach dem 30. November offen.

Wien, am 30. September 1894. [751]

Tirol-Küstenländischer Verkehr.

Anwendung des Tarifes im Verkehre mit Monfalcone.

Ab 10. October 1894 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, gelangen für Transporte von Eil- und Frachtgütern zwischen Tiroler Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen westlich von Innsbruck einerseits und Monfalcone andererseits die in dem directen Tarife für den Tirol-Küstenländischen Verkehr, giltig vom 20. Juni 1884 (sammt Nachträgen I bis IV) für den Verkehr mit Sagrado enthaltenen Frachtsätze zur Berechnung, und zwar: im Verkehre mit den Tiroler Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft mit einem Zuschlage von 8 kr. ö. W. per 100 kg, im Verkehre mit den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen westlich von Innsbruck ohne weiteren Zuschlag.

Die für den Verkehr mit Sagrado in der Refactie-Tabelle zum Nachtrage I des vorbezeichneten Tarifes bezifferten Refactiebeträge werden unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre mit Monfalcone auf die laut Vorstehendem berechneten Frachtgebühren rückvergütet.

Wien, am 3. October 1894. [752]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Ober-Olberndorf".

Am 1. October 1894 wurde die zwischen den Stationen Stockerau und Sierndorf der Oesterr. Nordwestbahn gelegene Haltestelle „Ober-Olberndorf" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 3. October 1894. [753]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Brankowitz für den Stückgutverkehr.

Am 15. October 1894 wird die bisher für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnete Station Brankowitz der Linie Brünn—Vlarapass auch für den Stückgüterverkehr eröffnet.

Wien, am 4. October 1894. [754]

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausserkraftsetzung von im Anhange zu dem Localtarife (Theil II) enthaltenen Begünstigungen.

Mit 30. November 1894 treten die im Anhange zu dem Localtarife (Theil II) sub Pos. 12 und 15 enthaltenen ermässigten Kartirungssätze für Transporte von Messing, Rohzink und Rohkupfer in der Relation Graz trs.— Gross-Florian, bezw. vice versa, ausser Kraft.

Wien, am 3. October 1894. [755]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung von neuen Nachträgen.) Am 1. October gelangten die Nachträge V zu den Tarifheften Nr. 1 bis 4 zur Einführung. Sie enthalten im Wesentlichen:

1. Aenderungen von Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Bodenbach, Tetschen, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Warnsdorf, Weipert und einzelnen sächsisch-östlichen Stationen einerseits und den sämmtlichen Verbandsstationen der Badischen Staatsbahnen, den Stationen Eberbach, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigs-Bahn, den Stationen Ludwigshafen am Rhein und Ludwigshafen-Giuliniwerk der Pfälzischen Bahn und der Station Basel der Reichsbahn andererseits.
   Die hiebei theilweise eintretenden Frachterhöhungen erlangen für den Verkehr mit Basel und Schaffhausen (Badische Staatsbahnen), sowie mit Basel (Reichsbahn) erst am 1. Februar 1895 und im Uebrigen am 15. November 1894 Giltigkeit.
2. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Kötzschenbroda, Zwönitz und Neundorf i. V. der Sächsischen Staatsbahnen, Niederrad der Hessischen Ludwigs-Bahn, Hilpertsau der Badischen Staatsbahnen und Nördingen der Prinz Heinrich-Bahn.
3. Aenderung des Stationsnamens Eisenberg-Hettenleidelheim in Eisenberg i. d. Pfalz, sowie Einbeziehung der Station Hettenleidelheim, ferner Einführung eines Localbahnzuschlages für den Versandt von Thon und Thonerde in Wagenladungen von den genannten beiden Stationen, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim.
4. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.
   Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen). (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 1. November gelangt zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag III zur Einführung. Er enthält Aenderungen bestehender Frachtsätze und neue Frachtsätze für die Stationen Kötzschenbroda und Zwönitz der kgl. Sächsischen Staatsbahnen, sowie eine Ergänzung der Ausnahmetarife. Die mit den vorgedachten Aenderungen theilweise verbundenen Frachterhöhungen treten erst vom 1. Februar 1895 an in Kraft. Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Wasserglas.) Am 1. October 1894 traten für Wasserglas, festes, sowie flüssiges, letzteres nur in dichten, starken Fässern, in Wagenladungen von 10.000 kg folgende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Von Potschappel nach Zürich (Hauptbhf.) . . 269 Cts. per 100 kg
„ Wurzen „ „ „ . . 259 „ „ 100 „

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. October ist der Nachtrag IV zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält:

Ergänzungen zu Abschnitt A. Besondere Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.

Aenderung zu Abschnitt B. Besondere Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften.

Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E. Kilometerzeiger und Verkehrsleitungsvorschriften.

Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F. Tariftabellen.

Sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Neuauflage des Anhanges zum Tarif.

Bromberg-Sächsischer Verbands-Gütertarif. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit dem 1. October 1894 ist der Nachtrag X zu dem vorgenannten Verbands-Gütertarife zur Einführung gelangt. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ambach, Görsdorf, Hohenfelde, Kamin in Westpreussen, Mrotschen, Runowo, Vandsburg, Vitoslaw und Zempelburg des Directionsbezirkes Bromberg.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1662	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Cbrasterhof Kuttenthal	Aussig (Oe.N.W.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif, Theil II — Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Juli 1894	49·0 kr. ö. W.	46·3 kr. ö. W.	2·7 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, bahnämtlich beglaubigt, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
1663	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Hohenstadt	Littau (L.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1895	Localtarif	Verschieden	12·8 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1664	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schiefer	Friedland a. d. M., Station der k. k. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt	Zwittau Böhm.-Trübau Hohenstadt (St.E.G.) Müglitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 38·3 36·3 28·3 25·9		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen besorgt die Partei
1665	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben, frische	Hostivař	Prag (Smichow) transit	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Radotin bestimmt sein, bezw. in dieser Station zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	7 kr.	6 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
			Zuckerrübenschnitte	Prag (Smichow) transit	Hostivař				5 kr.	4 kr.	1 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1666	Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz		Eilgut	Přivoz (Station M.-Ostrau K.F.N.B.) und Witkowitz	Bahnhof M.-Ostrau Stadt	In beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 30	Heller 20	Heller 10	Im Kartirungswege		
			Sperrige Güter			a) Bei Aufgabe von weniger als 3000 kg b) von 3000 kg bis 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen			a) 27 b) 21	18 18	9 3			
			Güter der Classe I						a) 27 b) 21	16 16	11 5			
			Güter der Classe II						a) 27 b) 21	12 12	15 9			
1667			Eilgut	Přivoz (Station M.-Ostrau K.F.N.B.)	Witkowitz	In beliebigen Mengen			60	40	20			
			Sperrige Güter			Bei Aufgabe: a) von weniger als 3000 kg b) von 3000 kg bis 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen			a) 54 b) 42	36 36	18 6			
			Güter der Classe I						a) 54 b) 42	32 32	22 10			
			Güter der Classe II						a) 54 b) 42	24 24	30 18			
			Geringste Transportsgebühr ohne Rücksicht auf die Entfernung						40	20	20			
1668	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	a) Graz S.B. b) Cilli c) Markt-Tüffer d) Trifail	Weitersfeld	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller a) 46 b) 63 c) 67 d) 64	Heller 36 52 56 58	Heller 10 11 11 6	Im Kartirungswege		
					Mureck				a) 50 b) 67 c) 71 d) 68	36 52 60 60	14 15 11 8			
					Gosdorf				a) 50 b) 67 c) 71 d) 68	40 56 60 62	10 11 11 6			
					Purkla				a) 56 b) 73 c) 77 d) 74	44 60 64 68	12 13 13 6			
					Halbenrain				a) 56 b) 73 c) 77 d) 74	44 60 64 70	12 13 13 4			
					Radkersburg				a) 62 b) 79 c) 83 d) 80	44 60 64 72	18 19 19 8			
1669	Südbahn-Gesellschaft		Sendungen in kleineren Partien als Eil- und als Frachtgut	Bad-Radein (und vice versa)	Stationen der Spielfeld-Radkersburger Bahn (und vice versa)		Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der Spielfeld-Radkersburger und Radkersburg-Luttenberger Bahn	pro Sendung: 80 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	40 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	40 Heller Nachlass von der Minimalgebühr für beide Bahnen	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1670	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Rossitz (Oe.N.W.B.)	Görz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen der Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz, Monfalcone und Sagrado, vom 1. Februar 1894	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz, Monfalcone und Sagrado, giltig vom 1. Februar 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 437 Heller b) 319 Heller		Im Kartirungswege		
1671	Südbahn-Gesellschaft		Papier und Pappendeckel	Bruck a/M.	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Die angeführten Sätze haben nur Geltung für Sendungen, die nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen, sowie nach Spanien, Tunis, Algier und Marokko bestimmt sind, dann für Sendungen, welche via Suezcanal befördert werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	282	194	88	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma 1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, 2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifesto (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Frohnleiten					268	188	80			
				Gratwein					264	184	80			
				Graz S.B.					260	180	80			
				Kalsdorf					250	180	70			
				Kapfenberg					282	196	86			
				Mürzzuschlag					299	208	91			
				Peggau					268	186	82			
				Puntigam					255	180	75			
				Spielfeld					232	180	52			
				Wildon					244	180	64			
									Heller, bezw. inclusive ungar. Steuer					
1672	Südbahn-Gesellschaft	Spielfeld-Radkersburger Localbahn	Grubenholz	Weitersfeld	Spielfeld transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen haben die Partsien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller 12	Heller 8	Heller 4	Im Kartirungswege		
				Gosdorf					16	14	2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1673	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Wein und Most	Wr. Neustadt	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.) und vice versa		Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller	Im Kartirungswege		
1674			Tabak und Tabakmaterial	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt				Variabel	48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	Variabel			
1675			Getreide, Kleie und Gerstenschrot	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt				48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller			
1676			Wagenfett	Wr. Neustadt		Sendungen dürfen nicht nach Budapest und südlich Budapest gelegenen Stationen, und zwar auch nicht per Donauschiffahrt weiterverfrachtet werden			Heller	Heller	Heller			
					Wien (Matzleinsdorf)				52	40	12			
					Wien (E.W.A.)				52	40	12			
					Klein-Schwechat				52	40	12			
1677			Mineralkohle	Graz S.B. und Leoben S.B.	Wien (E.W.A.) und Centralfriedhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladogewicht der verwendeten Wagen. — Das Aufladen hat durch Parteiorgane zu erfolgen. Diese Kohlen dürfen nicht für Etablissements, welche in Wienersdorf, Josefsthal, Tribuswinkel, Toesdorf und Ginselsdorf gelegen sind, bestimmt sein			Variabel	64 Heller incl. Abladegebühr	Variabol			
				Graz S.B.					Heller	Heller	Heller			
					Maria-Lanzendorf				83·0	70	13·0			
					Biedermannsdorf				80·6	70	10·6			
					Traiskirchen				76·6	69	7·6			
					Trnman				74·6	69	5·6			
					Ob.-Waltersdorf				73·6	68	5·6			
					Tattendorf				72·0	68	4·0			
					Kl. - Wolkersdorf				67·0	64	3·0			
					Pitten				70·0	66	4·0			
					Erlach				68·6	66	2·6			
					Seebenstein				72·0	68	4·0			
					Scheiblingkirchen				74·6	70	4·6			
					Edlitz				77·0	70	7·0			
					Aspang				81·0	71	10·0			
1678	Südbahn-Gesellschaft		Hoteleinrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf)	Mori	Sendungen müssen nachweislich zur Einrichtung eines Hotels in Arco bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	50 pCt. Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und Kilometer bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, respective für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, bezw. mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und Kilometer bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original - Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1679	Südbahn-Gesellschaft		Cigarettenpapier	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Sendungen müssen nach jenseits des Suezcanals gelegenen asiatischen Häfen bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	146 kr. = 292 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	240 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	52 Heller	Im Rückvergütungs- oder im Kartirungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		
1680	Südbahn-Gesellschaft		Ceresin	Wien (Matzleinsdorf) und Liesing	Triest S.B. und Fiume	Sendungen müssen nach Java und Niederländisch-Indischen Häfen, sowie nach Manila via Suezcanal bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	146 kr. = 292 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	240 Heller incl. Mgb., bezw. ungarischer Transportsteuer	52 Heller	Im Rückvergütungs- oder im Kartirungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		
1681	Südbahn-Gesellschaft		Tabakmehl und Rauchtabak (auch Rauchtabakgespunste), in Säcken verpackt	Kanizsa	Radkersburg	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	223 Heller incl. ungar. Steuer	167 Heller incl. ungar. Steuer	56 Heller	Im Kartirungswege		
1682	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Alkohol (Spiritus, Weingeist) / Zucker aller Art (exclus. Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] u. Stärkezucker)	Verschiedenen Stationen	Verschiedenen Stationen	Bei Erfüllung der für den Ausnahmetarif Nr. V B / Nr. I B angeführten Bedingungen	Ab 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Verbandstarif für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893	Kartirungsfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. V, / Nr. I, Abtheilung A	Rückvergütungsfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. V, / Nr. I, Abtheilung B	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma lautende Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, die keinen Rückvergütungsstempel einer Eisenbahnverwaltung tragen dürfen, welche Documente längstens drei Monate / sechs Monate nach dem Tage der Aufgabe des Transportes der Einnahmen-Controle der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen	Die auf diese Zugeständnisse bezughabenden Frachtsätze sind im Tarif, Theil II, vom 1. Juli 1893, sowie in den Nachträgen I und III hiezu für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen enthalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1683	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Blei der Position B-20, Bleiabfälle " " A-5, Bleiasche " " B-21 des Tarifes Theil I	Klagenfurt	Triest S.B., " -Freihafen Südbahn, " -Freihafen k. k. Staatsbahn, " -Stadt k. k. Staatsbahn, " -St. Andrea	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Bezüglich des Aufladene gelten die normalen Tarifbestimmungen für Wagenladungsgüter der Classe B	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	122 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1684	Südbahn-Gesellschaft		Talg	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von westlich Gibraltar gelegenen Häfen proveniren	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Interne Tarife	Verschieden	196 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe unter Anschluss der die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsconnaissements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1685	Südbahn-Gesellschaft		S t ä r k e	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen für den Export nach England bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Eil- und Frachtgut-Transporte im internen Verkehre zwischen Wien S.B. und Wien (Matzleinsdorf) einerseits und Triest und Fiume andererseits vom 1. September 1892	117 kr. ö. W. = 234 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	180 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	54 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Bahnfrachtbriefe und der vom k. k. Hafen- und Seecapitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1686	Südbahn-Gesellschaft		Sand und Schotter	Salurn	Bozen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen zur Strassen-Erhaltung des k. k. Baubezirkes Bozen bestimmt und an den „k. k. Baubezirk in Bozen" oder an den Stadtmagistrat in Bozen oder Meran adressirt sein. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	10 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1687	Südbahn-Gesellschaft		Cement, Kalk, Kalkstein und Schotter	Kaltenleutgeben Waldmühle Neumühle Rodaun Perchtoldsdorf	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- u. Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	Heller 12 12 12 12 12	Verschieden	Im Kartirungswege		
1688	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Kaltenleutgeben	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	22 Heller	14 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
1689	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erze und Schlacken, wie im Ausnahmetarif 6 des Tarifheftes 1 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführt	Karf, Station des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau oder nach	den in der Schnitt-Tafel I a des Tarifheftes 1 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892, angeführten österreichischen Stationen oder von	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892	Vom 1. October 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Tarifheft 1, giltig vom 1. September 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Schnitt-Tafel I b Vom Schnittpunkte bis Karf Ausnahmetarif 6 a (Erze): Pfge. 14 6 b (Schlacken): Pfge. 14		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

1913

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 115. Wien, 9. October 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 21. September 1894, Z. 45.389, an sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen betreffend eine Abänderung des Vorganges bei Durchführung der Enthebungen der Eisenbahn-Bediensteten vom Landsturmdienste.

Um die umfangreiche und zeitraubende, jährlich wiederkehrende Verzeichnung der zur Enthebung vom Landsturmdienste zu beantragenden Personen, welche bei den Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen bedienstet sind, thunlichst zu beschränken und die bezüglichen Erledigungen zu beschleunigen, hat das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung mit dem Erlasse vom 16. August l. J., Z. $\frac{15.874}{3601}$ IV, unter Bezugnahme auf den § 15 der Vorschriften, betreffend die Organisation des Landsturmes — im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium — Folgendes verfügt:

1. Die obgenannten Verkehrsanstalten haben jährlich um die Enthebung der im abgelaufenen Jahre vom Landsturmdienste Enthobenen — mittelst Berichtes — anzusuchen und nur über diejenigen landsturmpflichtigen Personen die im Punkte 66 der Landsturm-Organisations-Vorschriften angeordneten „Verzeichnisse" (in duplo) vorzulegen, welche bei den vorgenannten Verkehrsanstalten thatsächlich angestellt sind und im letzten Jahre vom Landsturmdienste nicht enthoben waren.

   In diesen Verzeichnissen hat sich die „Fortlaufende Zahl" an die Schlussnummer der zuletzt dem k. k. Ministerium für Landesvertheidigung übersendeten Verzeichnisse anzuschliessen.
2. Die im laufenden Jahre auf Grund der Enthebungsanträge der vorgedachten Verkehrsanstalten bis Ende März 1895 bewilligten Enthebungen, deren Vormerkung in den Evidenzbehelfen der Commanden und Behörden schon erfolgt sein muss, haben für die ferneren Enthebungen als Grundlage zu dienen.
3. Nachdem die bei den oberwähnten Verkehrsanstalten bediensteten landsturmpflichtigen Personen jährlich zu entheben sind, so werden, um den Bestimmungen der Punkte 62, 69 und 72 der vorgedachten Vorschriften zu entsprechen, sowohl das k. k. Handelsministerium, als auch die Landwehr-Territorial- und Landsturm-Bezirks-Commanden Seitens des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung verständigt, dass den gedienten, sowie den nach Punkt 62 A der erwähnten Vorschriften speciell bezeichneten Landsturmpflichtigen, welche bei den Verkehrsanstalten bedienstet sind und im letzten Jahre enthoben waren, auf Grund der diesfälligen Enthebungsanträge (Berichte) die Enthebung vom Landsturmdienste für das Jahr 18 . ., giltig bis Ende März 18 . ., bewilligt wird.

   Von der erfolgten Enthebung vom Landsturmdienste werden die politischen Bezirksbehörden und durch diese die Gemeindevorstehungen im Wege des k. k. Handelsministeriums verständigt.
4. Die Enthebung vom Landsturmdienste der mittelst Verzeichnissen (ad 1) namentlich beantragten Verkehrsbediensteten ist in Gemässheit der Bestimmungen des § 15 der Landsturm-Organisations-Vorschriften — wie bisher — durchzuführen.
5. Um die vom Landsturmdienste enthobenen Landsturmpflichtigen in fortlaufender Evidenz zu erhalten, bezw. um über die Anzahl der vom Landsturmdienste Enthobenen in Kenntniss zu sein, haben die vorgenannten Verkehrsanstalten jährlich, gleichzeitig mit den im Punkte 1 erwähnten Enthebungsanträgen (Berichten), einen — nach mitfolgendem Muster — in duplo verfassten „Ausweis über diejenigen Landsturmpflichtigen, deren Enthebungsgründe im Jahre 18 . . erloschen sind" dem k. k. Handelsministerium vorzulegen, welches ein Pare dem k. k. Ministerium für Landesvertheidigung übermittelt.

6. Durch die im Punkte 5 erwähnte Vorlage der „Ausweise" bleiben die Bestimmungen des Punktes 73, Absatz 2, der Landsturm-Organisations-Vorschriften unberührt.
7. Zur Erzielung einer leichteren Controle der vom Landsturmdienste enthobenen Verkehrsbediensteten ist nach Erhalt der im Punkte 3 erwähnten Verständigung bei diesen Personen, zum Unterschiede der übrigen vom Landsturmdienste Enthobenen, in den betreffenden Evidenzbehelfen (in der Sturmrolle in der Rubrik 15) einzutragen: „Eisenbahn- (Dampfschiff-) Bediensteter, Enthebung vom Landsturmdienste bis Ende März 18 . . bewilligt."

   Bei den im laufenden Jahre vom Landsturmdienste bereits enthobenen obgenannten Verkehrsbediensteten ist diese Eintragung sofort nachzuholen.
8. Sollten sich im Laufe der Zeit die beim k. k. Ministerium für Landesvertheidigung erliegenden „Verzeichnisse" über die vom Landsturmdienste enthobenen Verkehrsbediensteten, wegen der jährlich vorzunehmenden Berichtigungen und Ergänzungen, zum weiteren Dienstgebrauche nicht mehr eignen, so behält sich das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung vor, dieselben zur Neuverfassung und Wiedervorlage den gedachten Verkehrsanstalten im Wege des k. k. Handelsministeriums rückzustellen.
9. Die Enthebungsanträge über die bei den Dampftramway-Unternehmungen bediensteten landsturmpflichtigen: Locomotivführer, Heizer, Conducteure und Zugsbegleiter, welche in der Evidenz des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums geführt werden, sind auch in Hinkunft nach den Bestimmungen des § 15 der Landsturm-Organisations-Vorschriften vorzulegen.

Von den vorstehenden Anordnungen wird die geehrte Verwaltung zur entsprechenden Darnachachtung, und zwar ad Punkt 3, Schlussabsatz desselben, mit der Massgabe in Kenntniss gesetzt, dass es zum Zwecke der erforderlichen Beschleunigung in der Durchführung der alljährlichen Enthebungen auch in Hinkunft bei der vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium unterm 19. December 1888, Z. 44.702, getroffenen Verfügung zu verbleiben hat, wonach die Eisenbahn-Verwaltungen die Verständigung der heimatszuständigen politischen Bezirksbehörden von der erfolgten Enthebung der Bahnbediensteten unmittelbar, d. h. ohne Vermittlung des Handelsministeriums, vorzunehmen haben.

Schliesslich ergeht an die geehrte Verwaltung über Ersuchen des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung die Aufforderung, die nunmehr zur Enthebung vom Landsturmdienste namentlich zu beantragenden Personen in den betreffenden Verzeichnissen nach Landsturmaltersclassen und innerhalb derselben nach der Heimatzuständigkeit — und zwar bezirkshauptmannschaftsweise — zu ordnen.

Wien, am 21. September 1894.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Behörde (Unternehmung)

Ausweis

über diejenigen Landsturmpflichtigen, deren Enthebungsgründe im Jahre 18 . . erloschen sind.

Die Enthebung vom Landsturmdienste wurde bewilligt mit		Fortlaufende Zahl des letzten Verzeichnisses	Charge (Charakter) und militärisches Dienstesverhältniss im nichtactiven Stande	Vor- (Tauf-) und Familienname und allfälliger Beiname	Geburtsjahr	Heimatsgemeinde, Bezirk, Land	Hat activ gedient ursprünglich im Heere, in der Kriegsmarine, Landwehr (einschl. deren Ersatzreserve), in der Gendarmerie Truppengattung, Charge	Ist für eine Officiers- oder Beamtenstelle im Landsturm designirt	Civil-Anstellung			Ursache, aus welcher die Löschung erfolgt ist	Anmerkung
dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums Nr. . . . ex 18 . .	Note des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung Nr. . . . ex 18 . .								Behörde (Eisenbahn- oder Dampfschifffahrts-Unternehmung)	Domicil (Anstellungsort)	Diensteseigenschaft		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

. . . . am . . ten . . . . 18 . .

Siegel und Unterschrift:

Anleitung zur Ausfüllung der Rubriken.

Rubrik 1 ist von jener Verkehrsanstalt auszufüllen, welche den „Ausweis" verfasst.

In die Rubrik 2 wird das k. k. Handelsministerium die bezüglichen Daten anführen.

Die Rubriken 3 bis 12, eventuell 14, müssen mit den Daten der betreffenden Rubriken der „Verzeichnisse" (Enthebungsantrag) übereinstimmen.

In der Rubrik 13 ist die Ursache anzuführen, aus welcher die Löschung aus dem „Verzeichnisse" erfolgt ist, z. B.: gestorben; — (ausgetreten; — entlassen; nicht mehr landsturmpflichtig; u. s. w.).

Eine etwaige Nichtübereinstimmung der Daten in den Rubriken 3 bis 12 ist in der Rubrik 14 aufzuklären, z. B.: von N. nach N. versetzt (Heimatszuständigkeit in N. erworben; — laut Taufschein 18 . . geboren; u. s. w.).

Bei denjenigen Landsturmpflichtigen, bei welchen die Landsturmdienstpflicht — zufolge der Beendigung der Landsturmpflicht — erloschen ist, sind nur die Rubriken 3, 5 und 6, dann 13 auszufüllen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Ottrokowitz-Wisowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 22. September die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Carl Freiherrn von Offermann vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn, bezw. Strassenbahn von der Haltestelle Ottrokowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Zlin nach Wisowitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 44.827.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Technisch-polizeiliche Prüfung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 3. October die technisch-polizeiliche Prüfung sowohl der Theilstrecke Wiesenthal—Tannwald als auch des Flügels von Morchenstern nach Josefsthal auf den 8. October anberaumt. [H.-M.-Z. 50.374.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Dux—Eisenstein: Auflassung einer Brücke und Herstellung eines Parallelweges: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Podersam hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Auflassung der hölzernen Ueberfahrtsbrücke in km 166·6/7 und die Herstellung eines Parallelweges in km 166·7/11 für den 9. October anberaumt. [G.-I.-Z. 17.825.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Feuersichere Herstellungen in Matzleinsdorf.) Das Project für die aus feuerpolizeilichen Rücksichten nothwendig gewordenen baulichen Herstellungen in der Frachtenstation Matzleinsdorf und dem dortigen Petroleumlagerplatze wurde zur Ausführung genehmigt. [21. September, Z. 50.905.]

— (Linie Kufstein—Ala: Errichtung von Ablagerungsplätzen.) Für die Herstellung von Fäcalien-Ablagerungsplätzen nächst der Station Roveredo wurde die Baubewilligung ertheilt. [19. September, Z. 37.731.]

— (Linie Mödling—Laxenburg: Abfahrtsrampe in Laxenburg.) Das Project für die Herstellung einer Abfahrtsrampe von dem in der Station Laxenburg bei km 4·4/5 bestehenden Verladeplatze wurde zur Ausführung genehmigt. [21. September, Z. 50.906.]

— (Linie Lieboch—Wies: Herstellung einer Eisenconstruction über die Lassnitz: Politische Begehung.) Die Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Eisenconstruction über die Lassnitz in km 28·170 an Stelle der daselbst bestehenden schadhaften Holzconstruction für den 9. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Alexander Freiherr v. Neupauer betraut. [G.-I.-Z. 18.049.]

Eisenbahn Wien - Aspang. (Umgestaltung der Personen-Haltestelle Möllersdorf und Anlage einer Schleppbahn.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 9. August durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Umgestaltung der bestehenden Personen-Haltestelle Möllersdorf in eine Frachtenstelle für den öffentlichen Verkehr und für die Anlage einer normalspurigen Schleppbahn in das dortige Etablissement der Actiengesellschaft der Vöslauer Kammgarnfabrik zur Ausführung genehmigt. [17. September, Z. 50.510.]

Bozen-Meraner Bahn. (Verlängerung der Station Terlan.) Das Project für die Verlängerung der Station Terlan auf 333·5 m, ferner die Verlegung der Weichen in der Richtung nach Meran und Einlegung des zweiten Ausweichgeleises wurde zur Ausführung genehmigt. [17. September, Z. 48.631.]

Localbahn Wien-Wr. Neudorf. (Auflassung und Errichtung einer Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegten Projectes für die Errichtung einer Haltestestelle am Frachtenbahnhofe Matzleinsdorf im Zuge der Localbahn Wien-Wr. Neudorf, als Ersatz für die aufzulassende projectirte Haltestelle „Johannagasse", die politische Begehung auf den 10. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut. [8. October, G.-I.-Z. 18.283.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Unzmarkt - Mauterndorf (Murthalbahn). (Technisch-polizeiliche Prüfung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) wurde der Betriebsconsens ab 9. October für den Gesammtverkehr ex commissione ertheilt. [H.-M.-Z. 54.123]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Eröffnung der Station Luschitz für die telegraphische Staats- und Privat-Correspondenz.) Mit 1. August wurde die Station Luschitz der Linie Wien—Krakau für den Staats- und Privat-Telegraphenverkehr mit beschränktem Tagdienste eröffnet und zu diesem Zwecke in die Morse-Linie II (Wien—Prerau—Olmütz) eingeschaltet. Das Rufzeichen von Luschitz ist L Z (. — . . — — . .). [G.-I.-Z. 15.143.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Umgestaltung und Ergänzung der bestandenen Weichensicherungsanlage in der Station Deutschbrod.) In der Station Deutschbrod bestand auf der Seite gegen Tetschen eine Weichensicherungsanlage von der Einrichtung, dass die dortigen drei Einfahrtsweichen in der gewöhnlichen Weise umgelegt werden konnten, jedoch vor Einfahrt auf das betreffende Geleise mittelst eines beim Aufnahmsgebäude befindlichen Stellwerkes unter gleichzeitiger Stellung des betreffenden Signales auf „Freie Fahrt" in der richtigen Stellung verschlossen wurden. Diese Anlage wurde in Folge der Einmündung der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz abgeändert und ergänzt, und es erfolgt nunmehr die Sicherung der Einfahrten in den Richtungen von und nach Wien, Tetschen und Humpoletz durch drei zweiarmige Mastsignale, deren Stellung auf „Erlaubte Einfahrt" (in gerader Richtung oder in die Ablenkung) nur mit Zustimmung des diensthabenden Beamten vorgenommen werden kann. Das Mastsignal gegen Humpoletz dient zugleich als Distanzsignal und ist daher mit einem Controlklingelwerk versehen. Der Stellwerke sind nunmehr drei vorhanden, und zwar dient jenes an der Wiener Seite des Bahnhofes zum Stellen und Verriegeln von fünf einzelnen Weichen und einem Weichenpaare, sowie zum Stellen des dortigen Einfahrtsignales; jenes an der Tetschener Bahnhofseite zum Stellen und Verriegeln von sechs Weichen, sowie zum Stellen der Einfahrtsignale gegen Tetschen und gegen Humpoletz; und endlich jenes, welches beiläufig im Mittel der Station aufgestellt ist, zum Verriegeln von fünf Weichen, die mit der Hand zu stellen sind. Das Stellen der Weichen und Einfahrtsignale geschieht mittelst doppelter Stahldrahtzüge. Durch die gegenseitige Abhängigkeit in der Bewegung der verschiedenen Hebel der Stellapparate wird bewirkt, dass jeder umgelegte Signalhebel die Umstellung des anderen Signalhebels auf „Erlaubte Fahrt" in das freizugebende Geleise ausschliesst und diejenigen Weichenhebel verriegelt, deren Bewegung eine Gefährdung der freigegebenen Fahrstrasse zur Folge hätte, und dass jeder Weichenhebel, dessen momentane Stellung die Fahrt auf einer Fahrstrasse gefährdet, den Signalhebel dieser Fahrstrasse verschlossen hält. Die Distanzsignale gegen Přibislau-Schlappenz und Okroulitz sind in die Sicherungsanlage nicht einbezogen. [G.-I.-Z. 16.504]

Verkehrsstörung und Behebung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

5. October: Wegen Dammrutschung bei km 191·5/6 wurde in der Strecke Budweis—Gmünd der Güterverkehr eingestellt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrechterhalten.

Südbahn-Gesellschaft:

(Steiermärkische Landesbahn Pöltschach—Gonobitz.)

5. October: Mit Zug 2301 wurde der Gesammtverkehr auf der Strecke Pöltschach—Gonobitz wieder eröffnet.

(Steiermärkische Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz.)

5. October: In der Strecke Preding-Wieselsdorf—Stainz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

(Localbahn Radkersburg-Luttenberg.)

7. October: Der in Folge Hochwassers am 5. October eingestellte Gesammtverkehr in der Strecke Radkersburg—Luttenberg wurde mit Zug 1812 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Eszék-Djakovár-Vrpolje. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Verócze (Virovitica) und Vinkovcze in Croatien haben den Beschluss gefasst, den Bau der projectirten Localbahn Eszék—Djakovár—Strizivojna-Vrpolje (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1890, Vorconcession Post 4) materiell zu fördern und den Ausbau dieser Linie im Laufe des Jahres 1894 zu ermöglichen. Die projectirte Linie wird die Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen von Eszék aus, mit Berührung der Domäne Djakovár, in der Station Strizivojna-Vrpolje mit den Linien Dálja—Strizivojna-Vrpolje—Bosna-Brod und Strizivojna-Vrpolje—Samac der kgl. Ungar. Staatsbahnen in nahezu senkrechter Richtung verbinden und die derzeit kürzeste Verbindung von Pécs (Fünfkirchen) aus mit den Grenzbahnen und dem Hinterlande herstellen.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Gewährung des Benützungsrechtes hauptstädtischer Grundparcellen zur Anlage der Quailinie.) Der kgl. ungarische Minister des Innern hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister die Beschlüsse der hauptstädtischen Communalverwaltung bestätigt, welchen zufolge der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe die Benützung städtischer Gründe zur Anlage der vom Borárusplatze vorläufig bis zum Petöfiplatze zu erbauenden Quailinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65 und 71), von welcher Abzweigungen nach den rechtsuferseitigen Stadtbezirken über die neuen Donaubrücken führen werden, gestattet wird. Mit Rücksicht auf den zu gewärtigenden lebhaften Verkehr im Bereiche dieser Linien wird die Quailinie schon von Anbeginn zweigeleisig hergestellt werden.

— (Technisch-polizeiliche Begehung des zweiten Geleises der Friedhoflinie.) Am 29. September fand in Budapest unter Führung des Ministerialrathes Josef Stettina des kgl. ungarischen Handelsministeriums und unter Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und der hauptstädtischen Communalbehörde die technisch-polizeiliche Begehung des neu erbauten zweiten Geleises der der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe gehörenden, nunmehr auch auf elektrischen Betrieb eingerichteten, aus dem Weichbilde der Stadt bis zum Centralfriedhofe nächst Kerepes führenden Betriebslinie statt. Nachdem der Bau der Strecke als durchaus befriedigend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes. Nebst den je nach Bedarf einzuleitenden Leichentransport-Zügen werden die ausschliesslich für den Passagierverkehr bestimmten Wagen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 111) innerhalb eines Intervalles von je 10 Minuten verkehren.

Bau der fünften Donaubrücke in Budapest. (Fundirungs-Arbeiten.) Die Bauarbeiten bei der für den Zollamtsplatz bestimmten neuen Donaubrücke sind bereits, und zwar vorläufig erst auf der Ofner Seite, in Angriff genommen worden. Auf der Pester Seite konnten dieselben vorderhand noch nicht begonnen werden, weil auf dieser Seite der Bau des grossen Canals im Gange ist. Auf der Ofner Seite beschäftigt man sich gegenwärtig mit den Grundbohrungen, die zur Ermittlung des festen Bodens dienen, auf welchen der Brückenpfeiler zu stehen kommt. Der benöthigte feste Felsenboden wurde schon in einer Tiefe von 4 bis 5 Metern unter dem Nullpunkte der Donau aufgefunden. Auf der Pester Seite fand man bei den schon früher bewerkstelligten Probebohrungen den hier aus einer harten Lehmschichte bestehenden festen Boden erst in einer Tiefe von 14 bis 15 Metern unter dem Nullpunkte. Bald wird auch an die Versenkung der Caissons geschritten werden, auf welchen die beiden im Strombette stehenden Brückenpfeiler erbaut werden. Dann beginnt die Aufmontirung der Eisenconstruction, welche bis spätestens Anfangs 1896 beendigt sein muss, da die Brücke zur Milleniumsfeier fertig zu stehen hat. Auf der Pester Seite findet keine Ufererhöhung statt, hingegen kommen auf die Ofner Seite drei breite Auffahrtsrampen, deren Anlage die Demolirung mehrerer Häusercomplexe bedingt, um auch Platz für die Anlage von Strassenbahngeleisen am rechten Donauufer zu gewinnen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis zum 14. October.)

Adriatischer Dienst.

8. October, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“. Capitän G. Mettel, nach Venedig.

10. „ um $4^{1}/_{2}$ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän B. Cohol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän B. Vidos, nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

9. October, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis“, Capitän C. Buzik, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Mátala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliobora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

10. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apollo“, Capitän A. Florio, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.

11. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Helios“, Capitän C. Androvich, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.

12. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Thalia“, Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

13. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Elektra“, Capitän G. de Grisogano, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. October, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Marquis Bacquehem“ Capitän G. Walnschnig, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

25. October, Dampfer „Berenice“. Capitän F. D'Este, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 1. Jänner:

Popradthaler Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung seit 1. Juli).

Am 17. September:

Ungarische Localeisenbahn-Actiengesellschaft. $4^{1}/_{2}$ pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Am 1. October:

Bozen-Meraner Bahn. Actien I. und II. Em. und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. $4^{1}/_{2}$ pCt. Prioritäten I. Em. und 5 pCt. Prioritäten II. und III. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895.)

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883 (Rückzahlung ab 1. April 1895).
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten und 4 pCt. Silber-Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1895).
Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1885 (Rückzahlung ab 1. April 1895).
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Gold-Prioritäten und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. November).
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).
Ersteungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).
Ungarische Westbahn. 4 pCt. Obligationen v. J. 1890 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Stammactien der Oesterr. Nordwestbahn. Zu diesen werden vom 1. October 1894 an neue Couponsbogen ausgegeben.

Capitalsrückzahlungen.

Báttaszék-Dombovar-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn-Actiengesellschaft in Liquidation. Nachdem die Liquidation der Báttaszék-Dombovar-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn-Actiengesellschaft beendet wurde, wird als Resultat der Liquidation kundgemacht, dass von den noch im Umlaufe befindlichen und gekündigten, insgesammt 22.650 Stück Actien, 22.646 Stück mit dem stipulirten Preise von fl. 200 per Stück eingelöst wurden; der Gegenwerth der bis zum 15. December 1893 zur Einlösung nicht präsentirten 4 Stück Actien, d. i. fl. 800, wurde hingegen durch die ungarische Regierung bei der ungarischen Staats-Centralcassa in Budapest zu Gunsten der betreffenden Actienbesitzer in Baarem deponirt und steht denselben gegen Einziehung der ausständigen Actien innerhalb der gesetzlichen Verjährungsfrist zur Verfügung.

Ungarische Nordostbahn-Actiengesellschaft in Liquidation. Nachdem die Liquidation der Ungarischen Nordostbahn-Actiengesellschaft beendet wnrde, wird als Resultat der Liquidation kundgemacht, dass von den im Umlaufe befindlichen und gekündigten, insgesammt 88.780 Stück Actien, 88.516 Stück mit dem stipulirten Preise von fl. 197 per Stück eingelöst wurden; der Gegenwerth der bis zum 15. December 1893 zur Einlösung nicht präsentirten 264 Stück Actien, d. i. fl. 52.008, wurde hingegen durch die ungarische Regierung bei der ungarischen Staats-Centralcassa in Budapest zu Gunsten der betreffenden Actienbesitzer in Baarem deponirt und steht denselben gegen Einziehung der ausständigen Actien innerhalb der gesetzlichen Verjährungsfrist zur Verfügung.

Erste Siebenbürger Eisenbahn-Actiengesellschaft in Liquidation. Nachdem die Liquidation der Ersten Siebenbürger Eisenbahn-Actiengesellschaft beendet wurde, wird hiemit als Resultat der Liquidation kundgemacht, dass von den noch im Umlaufe befindlichen und gekündigten, insgesammt 68.395 Stück Actien, 68.091 Stück mit dem stipulirten Preise von fl. 200 per Stück eingelöst wurden; der Gegenwerth der bis zum 15. December 1893 zur Einlösung nicht präsentirten 304 Stück Actien, d. i. fl. 60.800, wurde hingegen durch die ungarische Regierung bei der ungarischen Staats-Centralcassa in Budapest zu Gunsten der betreffenden Actienbesitzer in Baarem deponirt und steht denselben gegen Einziehung der ausständigen Actien innerhalb der gesetzlichen Verjährungsfrist zur Verfügung.

Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Actiengesellschaft in Liquidation. Nachdem die Liquidation der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Actiengesellschaft beendet wurde, wird als Resultat der Liquidation kundgemacht, dass von den noch im Umlaufe befindlichen und gekündigten, insgesammt 88.939 Stück Actien, 88.612 Stück mit dem stipulirten Preise von fl. 200 per Stück eingelöst wurden; der Gegenwerth der bis zum 15. December 1893 zur Einlösung nicht präsentirten 327 Stück Actien, d. i. fl. 65.400, wurde hingegen durch die ungarische Regierung bei der ungarischea Staats-Centralcassa in Budapest zu Gunsten der betreffenden Actienbesitzer in Baarem deponirt und steht denselben gegen Einziehung der ausständigen Actien innerhalb der gesetzlichen Verjährungsfrist zur Verfügung.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialrath im Handelsministerium Dr. Wilhelm Leddihn zum landesfürstlichen Commissär und den Ministerial-Concipisten im Handelsministerium Dr. Victor Rudel, sowie den Statthalterei-Secretär in Trient Alois Hafner zu Stellvertretern des landesfürstlichen Commissärs bei der priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft ernannt.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern an Stelle des als Ministerial-Secretär in das letztgenannte Ministerium einberufenen bisherigen landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya“, Franz Josef Nagy von Somlyo, den derzeitigen Bezirkshauptmann in Waidhofen a/d. Thaya, Oscar Ritter von Keller zum landesfürstlichen Commissär bei der genannten Gesellschaft ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat September 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten September 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten September 1894	Stand am letzten Septbr. 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	70.337	16.179	18.588	67.928
Darunter wichtigste Waaren:				
Kaffee	1.912	554	730	1.736
Stärke	5.847	902	259	6.490
Wein	6.611	1.918	1.939	6.590
Zucker	15.273	4.565	9.086	10.752
Spiritus	7.439	114	452	7.101
Dextrin	3.700	—	—	3.700
Weizen	4.357	1.504	572	5.289
Diverse	25.198	6.622	5.550	26.270
Assecuranzwerth ö. W. fl.	2,678.829	570.490	706.350	2,542.969

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten September 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten September 1894	Stand am letzten Septbr. 1894
Lagerscheine:				
Stück	85	5	—	90
Versicherungswerth ö. W. fl.	160.525	10.000	—	170.525
Lombardbetrag „ „	73.550	—	—	73.550

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat September 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten September 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten September 1894	Stand am letzten Septbr. 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	71.036	30.343	16.670	84.709
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	3.994	11.449	3.468	11.975
Hafer	1.430	7.152	1.997	6.585
Korn	17.345	6.489	2.885	20.949
Mais	29.009	2.082	7.527	23.563
Reps	11.690	1.366	—	13.056
Diverse	7.568	1.805	793	8.581
Assecuranzwerth ö.W. fl.	554.440	209.640	120.805	643.275

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten September 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten September 1894	Stand am letzten Septbr. 1894
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	12	3	2	13
Versicherungswerth ö.W. fl.	156.740	53.000	49.240	160.500

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	September 1894				September 1893			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	259.583	266.981	173.676	352.888	287.863	338.510	272.845	353.528
Darunter:								
Weizen	49.116	68.203	41.244	76.075	40.094	40.603	40.159	40.538
Roggen	60.142	37.063	24.224	72.981	36.532	41.539	8.782	69.289
Gerste	33.958	72.258	29.498	76.718	22.240	103.137	52.482	72.895
Hafer	8.943	41.400	21.820	28.523	11.592	22.686	16.671	17.607
Mais	37.872	14.635	31.250	21.257	98.683	98.614	124.126	73.171
Hirse	1.478	384	816	1.046	8.816	252	1.281	7.787
Bohnen	5.179	6.111	7.136	4.154	10.417	7.926	7.347	10.996
Erbsen	335	201	86	450	2.288	404	481	2.211
Malz	2.301	600	755	2.146	2.525	576	1.060	2.041
Raps	20.598	14.181	1.879	32.900	13.422	12.991	5.137	21.276
Hanfsamen	28	311	113	226	—	151	102	49
Wicken	920	141	682	369	233	340	277	296
Mehl	8.201	3.249	4.890	6.560	15.083	3.437	3.630	14.890
Kleie	9.115	2.640	851	10.904	784	661	769	676
	238.186	261.367	165.244	334.309	262.709	333.317	262.304	333.722
Spiritus	632	—	496	136	4.840	—	2.747	2.093
Zucker	3.503	130	1.654	1.979	1.014	—	581	433
Wein	3.492	591	1.443	2.640	6.997	783	2.014	5.766
Oele und Fette	1.554	312	1.027	839	884	471	551	804
Sonstige Waaren	12.216	4.581	3.812	12.985	11.419	3.939	4.648	10.710
Mittlere Tagesbewegung	14.215 Meter-Centner				20.378 Meter-Centner			
Versicherungswerth fl.	2,448.925	1,818.820	1,092.935	3,174.810	2,654.090	1,928.380	1,300.860	3,281.610

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	53	40	19	74	56	54	13	97
Versicherungswerth . . fl.	283.260·—	200.410·—	97.460·—	386.210·—	356.030·—	278.300·—	103.500·—	530.830·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	15	6	5	16	15	14	3	26
Versicherungswerth . . fl.	25.360·—	21.000·—	6.360·—	40.000·—	63.200·—	71.000·—	7.600·—	126.600·—
Lombardbetrag . . . . fl.	13.164·—	11.800·—	2.979·—	21.985·—	35.150·—	47.300·—	5.075·—	77.375·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Plan-Tachau.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Pilsen—Eger gelegenen Station Plan-Tachau wird vom 15. October 1894 an in „Plan" abgeändert.

Wien, im October 1894. [756]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif Nr. 7 für die Beförderung von Bier in Fässern als Wagenladungsgut.

Die ermässigten Frachtsätze des in den Heften 1 und 3 zu Theil II des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892 und 1. Februar 1894 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 7 für den Versandt von Bier aus Bayern nach Oesterreich-Ungarn, bezw. die Frachtsätze der Specialtarife A 2 und I können — wie aus dem Wortlaute der Bestimmungen hervorgeht — auf Sendungen, welche wieder nach Deutschland eingehen, also auch auf Sendungen nach den in Sachsen liegenden Stationen österreichischer Eisenbahn-Verwaltungen (Klingenthal, Reitzenhain), keine Anwendung finden.

Wien, am 3. October 1894. [757]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1, und des Nachtrages I zum Anhange dieses Tarifes.

Mit 1. November 1894 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1894 giltigen Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbands-Tarife Theil II, Heft 1, sowie der Nachtrag I zum Anhange dieses Tarifes in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält theilweise bereits publicirte Berichtigungen von Frachtsätzen, Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen und des Kilometerzeigers, ein neues ergänztes alphabetisches Verzeichniss der Ausnahmetarife, die Einbeziehung der Stationen Wilhelmsburg (kgl. Eisenbahn-Direction Altona) und Trebitsch, und zwar erstere in die allgemeinen Tarife für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsclassen und Specialtarife, sowie in die Ausnahmetarife, letztere in die allgemeinen Tarife für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsclassen und Specialtarife, ferner Frachtsätze des Specialtarifes III für den Verkehr zwischen den im Tarife Theil II, Heft 1, enthaltenen deutschen Hafenstationen einerseits und den Stationen Hötzelsdorf-Geras, Niklasdorf, Plan-Tachau und Stěkna andererseits, eine Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I/B durch Aufnahme des Artikels „Knochenschrot", die Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 16/I (Düngemittel etc.), 16/II (Erze) und 16/III (Schiefer) durch Einbeziehung neuer Stationen, dann neue, bezw. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 24/A (Zucker aller Art), 24/B (Rohzucker) und Aufnahme der Station Rossitz in den Ausnahmetarif 24/C (Pilé- und Raffinadezucker), eine Ergänzung der Nomenclatur, bezw. der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 27 (Obst, frisches), endlich zwei neue Ausnahmetarife, und zwar Nr. 37 (Eisenerze, zum Hochofenbetrieb bestimmt) und Nr. 38 (leere, zurückgehende Bierfässer).

Der Nachtrag I zum Anhang enthält nebst Coursdifferenzen eine Berichtigung und Ergänzung des Titelblattes, sowie eine Ergänzung der auf Seite 3 des Anhanges enthaltenen Anmerkung.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 3. October 1894. [758]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für Reis, geschält, bei Einlagerung in den hauptstädtischen Communal-Lagerhäusern in Budapest.

Für den Artikel Reis, geschält, in Wagenladungen à 5000 und 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von Triest einerseits nach den in Galizien und in der Bukowina östlich von Przeworsk, Przemyśl, Posada-Chyrówska einschliesslich der Strecke Mecina—Zagórz—Chyrów gelegenen, im Ausnahmetarif VII des vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen wird bei Einlagerung in den hauptstädtischen Communal-Lagerhäusern in Budapest vom 15. October 1894 bis auf Widerruf die Reexpeditionsbegünstigung auf Grund der für diesen Artikel im vorgenannten Verbandstarife angeführten Frachtsätze unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen, sowie der für die Behandlung und Verrechnung von Lagerhausgütern ab 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen bewilligt.

Wien, am 1. October 1894. [759]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Nachtrag III zum Tarife vom 1. Jänner 1893.

Mit 1. November 1894 tritt der Nachtrag III zum Tarife vom 1. Jänner 1893 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr in Kraft, welcher

A. Ergänzungen des Haupttarifes,
B. Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes,
C. Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Baumwolle, rohe,
D. Ausnahmetarif für den frachtgutmässigen Transport von zurückgehenden Decken, Matten und Matratzen

enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Station Wien Südbahnhof (Cassa V) und bei unserer Betriebsdirection in Budapest kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 3. October 1894. [760]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1690	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen- u. Stahlabfälle aus Pos. E—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Pilsen K.F.J.B.	Assling	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	85 kr.	79 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		
1691	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Soda (Carbonate de Soude)	Varangeville—St. Nicolas, Station der Französischen Ostbahn	1. Bucarest Nord 2. Bucarest Filaret	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. November 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			ad 1. 89·10 } Francs Gold für ad 2. 89·80 } 1000 kg		Im Kartirungswege		
1692	Südbahn-Gesellschaft		Dachschiefer	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. u. Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- u. Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif vom 1. September 1892	152 h	130 h	22 h	Im Kartirungswege		
1693	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Einrichtungsgegenstände, Eisenbahn-Wagen, Locomotiven, Brückenbestandtheile und Schienenbefestigungsmittel	sämmtlichen österreichischen Südbahnstationen	Trient (Trento)	Sendungen müssen zum Baue, resp. zur Ausrüstung der Valsuganabahn bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein. Der Wagenladungssatz ad a) wird bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen insolange angewendet, als sich der Tarif für das factische Gewicht ad b) nicht billiger stellt. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen, widrigenfalls eine Gebühr von 2 Hellern pro 100 kg für jede dieser Verrichtungen zur Anrechnung gelangt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	a) 0·20 Heller pro 100 kg und 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen b) 0·40 Heller pro 100 kg und 1 km für das factische Gewicht. Minimalgebühr 8 Heller pro 100 kg in beiden Fällen	Verschieden	Im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die Bauunternehmung der Valsuganabahn als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1694	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	a) Seidencocons (Galetten), rohe und trockene, ferner Rohseidenfäden als Eilgut; b) Seidencocons (Galetten), trockene, ferner Rohseidenfäden als Frachtgut	Sämmtlichen auf dem Gebiete der ungar. Krone gelegenen Südbahnstationen (mit Ausnahme von Fiume), ferner von den Stationen der Barcs-Pakraczer Eisenbahn (und vice versa)	Cormons und Peri (und vice versa)	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. — Die betreffenden Frachtbriefe müssen mit dem feuchten Amtsstempel der jeweilig als Aufgeberin figurirenden Amtsstelle, d. i. die Centrale des kgl. ungar. Landes-Inspectorates für Seidenzucht in Szegszárd und die demselben unterstellten Ober-Inspectorate, Inspectorate, Seidenfabriken, Spinnereien und Cocons-Einlösungsämter, versehen sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Variabel	Ad a) Frachtsätze für sperrige Güter Ad b) Frachtsätze der Classe II	Variabel	Im Kartirungswege		
1695	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der Österr. Staatsbahnen	Ziegel der Pos. Z—1 des Tarifes Theil I	Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft)	Wien (Matzleinsdorf) trs.	Einhaltung der Bestimmungen des Gebührentarifes für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen, giltig vom 1. Mai 1894. Sendungen müssen nach Südbahnstationen, welche mindestens 175 km von Wien entfernt sind, zur Expedition gelangen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Gebührentarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen, giltig ab 1. Mai 1894	10 Heller	7 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1696	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	a) Sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres und Dombrau K.O.E.; b) Mährisch-Ostrau; c) Karwin	Laibach S.B. Graz S.B. Leoben S.B.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen an die Gasanstalten in Leoben, bezw. Graz und Laibach bestimmt sein und daselbst verarbeitet werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, giltig vom 1. Juni 1893, bezw. Nachtrag zu demselben	Laibach: Ad a) und b) 204 Heller, Ad c) 210 Heller Graz: Ad a) und b) 161 Heller, Ad c) 167 Heller Leoben: Ad a) und b) 163 Heller, Ad c) 169 Heller	Laibach: Ad a) und b) 190 Heller, Ad c) 196 Heller Graz: Ad a) und b) 154 Heller, Ad c) 160 Heller Leoben: Ad a) und b) 151 Heller, Ad c) 156 Heller	Laibach: Ad a) und b) 14 Heller, Ad c) 14 Heller Graz: Ad a) und b) 7 Heller, Ad c) 7 Heller Leoben: Ad a) und b) 12 Heller, Ad c) 13 Heller	Im Kartirungswege		
1697	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Wien (Matzleinsdorf)	Marburg	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch die Partei. Sendungen müssen aus dem Ostrau-Dombrau-Karwiner Reviere provenieren, via Wien mit directen Frachtbriefen an die Gasanstalt in Marburg adressirt sein und daselbst verarbeitet werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	104 Heller	88 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1698	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Marburg	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Nur für Sendungen, welche in den Marburger Lagerhäusern eingelagert werden und von solchen ungarischen Stationen proveniren, welche bei director Expedition nach Wien ganz oder theilweise via Kanizsa—Oedenburg—Wr. Neustadt instradirt werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	163 Heller	114 Heller	49 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über die Expedition von nebigen ungarischen Aufgabsstationen nach Marburg und der correspondirenden Duplicat-Frachtbriefe rücksichtlich des Transportes ab Marburg nach Wien (Matzleinsdorf), welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer zu erfolgen hat	
1699	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Boglár Szántod Siófok Lepsény Polgárdi Szabad-Batthyán	Velencze	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige für Getreide und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden		Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Velencze, u. zw. bei Provenienz von: Boglár Szántod Siófok Lepeény Polgárdi Szabad-Batthyán	Triest S.B. oder Fiume					Heller, bezw. inclus. ungar. Steuer 223 216 212 205 202 200				
1700			Getreide aller Art	Stationen der Strecke Budapest S.B. bis Nyék	Velencze									
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Velencze	Triest S.B. oder Fiume					188 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer				
1701			Getreide aller Art	a) Stationen der Strecke Uj-Szöny incl. bis Székesfehérvár incl. b) Stationen der Strecke Budapest S.B. incl. bis Tárnok incl.	Martonvásár					a) 214 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 188 " " " " "				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Martonvásár	Triest S.B. oder Fiume									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1702	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Stationen der Strecken Gelse incl. — Szombathely incl. und Komárváros incl. — Budapest S.B. loco und transit	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Mahlproducte müssen innerhalb dreier Monate nach deren Einlangen in Triest S.B. nach Brasilien, bezw. England zur Verschiffung gelangen. Die Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	a) 144 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 148 " " " " "	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, sowie die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate, bezw. vom k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung der Mahlproducte nach Brasilien, bezw. England beizulegen sind, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Görz	Triest S.B. mit der Bestimmung nach a) Brasilien, b) England									
1703	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Stationen der Strecken Barcs incl.—Légrád incl. und Csáktornya incl.—Kanizsa incl.	Görz	(wie 1702)	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	a) 140 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 144 " " " " "	Verschieden	Im Rückvergütungswege	(wie 1702)	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Görz	Triest S.B. mit der Bestimmung nach a) Brasilien, b) England									
1704	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	a) Stationen der Strecken Gelse—Szombathely und Komárváros—Budapest loco und transit, b) Stationen der Strecken Barcs—Légrád und Csáktornya—Kanizsa	Laibach S.B. und Cilli	1. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Die Mahlproducte müssen innerhalb dreier Monate nach deren Einlangen in Triest S.B. oder Fiume nach England zur Verschiffung gelangen. 3. Nebige für Getreide und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	a) 144 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 140 " " " " "	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide und die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe für die Mahlproducte, denen die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate, bezw. vom k. k. Hauptzollamte in Triest, bezw. dem kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung der Mahlproducte nach England beizulegen sind, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Laibach S.B. und Cilli	Triest S.B. oder Fiume									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1705	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	a) Stationen der Strecken Budapest S.B.—Komárváros, Székesfehérvár — Uj-Szöny und Lajta—Szt. Miklós—Gelse. b) Stationen der Strecke Barcs — Zákány — Mura Keresztur	Kanizsa	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige für Getreide, bezw. Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducte, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	a) 188 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 156 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Kanizsa	Triest S.B. oder Fiume									
1706			Getreide aller Art	Barcs	Kanizsa				210 Heller incl. ungar. Steuer	136 Heller incl. ungar. Steuer	74 Heller			
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Kanizsa	Wien (Matzleinsdorf)									
1707			Getreide aller Art	Stationen der Strecken Komárváros—Budapest S.B., Lajta—Szt. Miklos—Gelse und Székesfehérvár—Uj-Szöny	a) Marburg b) Feistritz				Verschieden	a) 196 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 204 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden			
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	a) Marburg b) Feistritz	Triest S.B. oder Fiume									
1708			Getreide aller Art	Stationen d. Strecken Barcs—Zákány und Kanizsa—Csáktornya	a) Marburg b) Feistritz					a) 164 Heller, bezw. incl. ung. Steuer b) 172 Heller, bezw. incl. ung. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	a) Marburg b) Feistritz	Triest S.B. oder Fiume									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1709	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Stationen dsr Strecken: Tétény incl. — Csáktornya incl. (jedoch excl. Székesfehérvár), Nagy-lgmánd incl.—Moha incl., Nagy-Czenk incl.—Kanizsa incl. (jsdoch excl. Szombathely) und Mnra-Keresztnr incl.—Barcs incl.	Jenbach Innsbrnck Schwaz Hall	Für Mahlprodncte, bezw. Malz in jedem Gewicht. Für Getrside bei Frachtzahlnng für mindsstens 10000 kg pro Wagen. Nebige Begünstignng gelangt nnr für jenes Quantnm von Getreide, bezw. Mahlprodncten und Malz znr Anwendnng, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdaner in den correspondironden Relationen znr Verfrachtnng gelangten Qnantum von Mahlprodncten und Malz, bezw. Gstreide sich dsckt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Tarif für den Südwestösterr.-nngar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jnli 1893	Verschieden	0·42 Heller pro 100 kg nnd 1 km plus je 8 Heller Manipnlationsgebühr pro 100 kg, bezw. plns ungar. Steuer, wobei Hellerbruchtheile auf ganze Heller anfznrnnden sind	Verschieden	Im Rückvergütnngswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lantende Original-Frachtbriefe über Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte nnd Malztransporte die auf dieselbe Firma als Anfgeberin lantenden Anfnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe beiznlegen sind, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werden müssen	
			nnd für die hieraus erzsugten Mahlprodncte	Jenbach Innsbrnck Schwaz Hall	Stationen der Strecken: Knfstein incl.—Avio incl. nnd Franzensfeste incl.—Lienz incl.									
1710			Getreide aller Art	Ungarischen Südbahnstationen nnd Kelenföld transit (jedoch excl. von Stationsn der Strecke Zaprešić-Sziszek nnd von Finme)	Bozen Trento Rovereto									
			nnd für die hieraus erzeugten Mahlprodncte	Bozen Trento Rovereto	Stationen der Strecken: Knfstein incl.—Avio incl. nnd Franzensfeste incl.—Lienz incl.									
1711			Getreide aller Art	Ungarischen Südbahnstationen nnd Kelenföld transit (jedoch excl. Zaprešić-Sziszek und Fiume)	Brnck a. M. Pernegg Graz S.B. Pnntigam Kalsdorf Wildon Marburg Kranichsfeld Cilli Feistritz Klagenfnrt Villach S.B. Spittal a. Dr.			Localtarif						
			nnd die hierans erzengten Mahlprodncte, sowie für Malz	Bruck a. M. Pernegg Graz S.B. Pnntigam Kalsdorf Wildon Marbnrg Kranichsfeld Cilli Feistritz Klagenfnrt Villach S.B. Spittal a. Dr.	Stationen dsr Strecken: Kufstein incl.—Avio incl. nnd Franzensfeste incl.—Lienz incl.									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1712	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	a) Stationen der Strecken Budapest SB.—Komárváros, Székesfehérvár—Uj-Szöny u. Lajta-Szt. Miklós—Gelse b) Stationen d. Strecken Barcs—Zákány und Kanizsa—Csáktornya	Laibach S.B. oder Franzdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. — Nebige, für Getreide und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	a) 188 Heller, b) 156 Heller, } bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Laibach S.B. oder Franzdorf	Triest S.B. oder Fiume									
1713			Getreide aller Art	Sziszek	Laibach S.B. oder Franzdorf					136 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Laibach S.B. oder Franzdorf	Triest S.B. oder Fiume									
1714			Getreide aller Art	Südbahnstationen der ungarischen Linien und Kelenföld trs., jedoch excl. Zaprešić-Sziszek und Fiume	Cilli					188 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Cilli	Triest S.B. oder Fiume									
1715			Getreide aller Art	Südbahnstationen der ungarischen Linien und Kelenföld trs., jedoch excl. Zaprešić-Sziszek und Fiume	Cilli, Laibach S.B. oder Franzdorf					240 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Cilli, Laibach S.B. oder Franzdorf	Cormons trs.									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1716	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen an Einen Empfänger in nebigen Relationen während der Begünstigungsdauer. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. In das nebige Quantum werden auch solche von Csakathurn innerhalb der Begünstigungsdauer nach Leoben loco, resp. nach Pernegg, Bruck a. Mur, sowie nach St. Michael loco, Knittelfeld loco und Zeltweg loco bezogene Getreidequantitäten einbezogen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz pro 100 kg, Heller, inclusive ungarischer Steuer			Zugestandener Frachtsatz pro 100 Kilogramm, Heller, inclusive ungarischer Steuer			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze pro 100 Kilogramm, Heller		
	Nach: Leoben	Bruck a. d. Mur	Pernegg	Leoben loco und transit*)	Bruck a. d. Mur	Pernegg	Leoben	Bruck a. d. Mur	Pernegg
Budapest S.B.	—	—	245	—	—	190	—	—	55
Promontor	—	—	238	—	—	190	—	—	48
Tétény	249	240	235	198	190	190	41	50	45
Tárnok	245	235	230	198	190	190	42	45	40
Martonvásár	240	235	230	197	190	190	43	45	40
Nyék	234	229	224	190	190	190	44	39	34
Velencze	234	224	220	188	188	188	46	36	32
Dinyés	229	220	215	181	181	181	48	39	34
Szekesfehérvár	224	215	210	174	174	174	50	41	36
Moha	229	220	215	181	181	181	48	39	34
Bodaik	234	224	220	181	181	181	53	43	39
Moór	240	230	225	181	181	181	59	49	44
Kis-Bér	249	240	235	181	181	181	68	59	54
Nagy-Igmánd	254	249	245	181	181	181	73	68	64
Uj-Szöny	265	255	250	181	181	181	84	74	69
Szabad-Batthyán	220	210	205	194	186	186	26	24	19
Polgardi	214	204	199	190	182	182	24	22	17
Lepsény	209	199	194	184	178	178	25	21	16
Sió-Fok	198	189	184	174	168	168	24	21	16
Szántod	193	183	178	168	160	160	25	23	18
Boglár	183	172	167	156	148	148	27	24	19
Balaton Szt. György	166	156	150	140	134	134	26	22	16
Komárváros	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Kanizsa	139	134	128	122	114	114	17	20	14
Mura-Keresztur	133	122	117	122	114	114	11	8	3
Mura-Kiraly	—	117	—	—	114	—	—	3	—
Kotor-Also-Domboru	133	122	117	122	114	114	11	8	3
Légrád	139	128	123	122	114	114	17	14	9
Zákány	144	134	128	124	116	116	20	18	12
Góla	149	139	134	126	118	118	23	21	16
Berzencze	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Vizvar	161	150	145	136	130	130	25	20	15
Babócsa	166	156	150	140	134	134	26	22	16
Barcs	171	161	161	144	138	138	27	23	23
Gelse	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Szt. Mihály-Pacsa	161	150	145	138	132	132	23	18	13
Zala-Szt. Iván	162	151	156	142	134	134	20	17	22
Molnári	145	135	140	128	120	120	17	15	20
Sziszek	196	186	181	172	164	164	24	22	17

*) Nur giltig für Sendungen, welche nach St. Michael loco, Knittelfeld loco und Zeltweg loco mit directen Frachtbriefen expedirt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1717	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen an Einen Empfänger nach Wildon. Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen an Einen Empfänger nach Marburg und Kranichsfeld. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz per 100 kg, Heller, inclusive ungarischer Steuer — Nach Wildon	Marburg	Kranichsfeld	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg, Heller, inclusive ungarischer Steuer — Nach Wildon	Marburg	Kranichsfeld	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg, Heller — Nach Wildon	Marburg	Kranichsfeld
Budapest S.B.	212	192	192	184	170	170	28	22	22
Promontor	207	187	192	180	168	168	27	19	24
Tétény	206	181	186	174	162	162	32	19	24
Tárnok	201	181	181	169	156	156	32	25	25
Martonvásar	196	175	175	163	150	150	33	25	25
Nyék	190	170	170	156	142	142	34	28	28
Velencze	185	165	165	154	140	140	31	25	25
Dinyés	180	159	164	147	130	130	33	29	34
Székesfehérvár	174	153	159	140	130	130	34	23	29
Moha	185	159	164	147	130	130	38	29	34
Bodaik	190	165	170	147	137	137	43	28	33
Moór	191	170	170	147	137	137	44	33	33
Kis-Bér	201	181	181	147	137	137	54	44	44
Nagy-Igmánd	212	192	192	147	137	137	65	55	55
Uj-Szöny	222	197	202	147	137	137	75	60	65
Szabad-Batthyán	169	148	153	140	126	126	29	22	27
Polgárdi	168	147	147	140	122	122	28	25	25
Lepsény	163	142	142	140	120	120	23	22	22
Sió-Fok	152	131	131	130	110	110	22	21	21
Szántod	141	120	125	130	110	110	11	10	15
Boglár	130	—	—	122	—	—	8	—	—
Balaton-Szt. György	114	—	—	110	—	—	4	—	—
Komárváros	102	—	—	94	—	—	8	—	—
Kanizsa	92	81	81	88	80	80	4	1	1
Zakány	92	81	81	88	80	80	4	1	1
Góla	97	86	86	88	80	80	9	6	6
Berzencze	102	92	92	92	82	82	10	10	10
Vizvar	108	93	93	100	82	82	8	11	11
Babócsa	114	93	98	100	82	82	14	11	16
Barcs	124	103	103	100	82	82	24	21	21
Gelse	102	92	92	94	91	91	8	1	1
Szt. Mihály-Pacsa	108	93	93	94	91	91	14	2	2
Zala-Szt. Ivan	119	98	98	94	91	91	25	7	7
Györvar	130	—	—	114	—	—	16	—	—
Molnari	136	115	115	114	114	114	22	1	1
Szombathely	147	126	126	88	88	88	59	38	38
Sziszek	149	123	118	132	106	106	17	17	1

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1718	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen in nebigen Relationen während der Begünstigungsdauer. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Gruppe als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz per 100 kg, Heller incl. ungar. Steuer			Zugestandener Frachtsatz per 100 kg, Heller incl. ungar. Steuer			Nachlass vom bestehenden Frachtsatz per 100 kg, Heller		
Nach	Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf	Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf	Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf
Tétény	216	211	211	174	174	174	42	37	37
Tárnok	211	211	206	169	169	169	42	42	37
Martonvásár	206	206	201	163	163	163	43	43	38
Nyék	200	200	195	156	156	156	44	44	39
Velencze	200	195	190	154	154	154	46	41	36
Dinyés	195	190	190	147	147	147	48	43	43
Székesfehérvár	190	185	185	140	140	140	50	45	45
Moha	195	190	190	147	147	147	48	43	43
Bodaik	200	195	195	147	147	147	53	48	48
Moór	206	201	196	147	147	147	59	54	49
Kis-Bér	216	211	206	147	147	147	69	64	59
Nagy-Igmand	222	221	217	147	147	147	75	74	70
Uj-Szöny	231	226	226	147	147	147	84	79	79
Szabad-Batthyán	185	180	180	140	140	140	45	40	40
Polgárdi	179	179	173	140	140	140	39	39	33
Lepsény	173	168	168	140	140	140	33	28	28
Sió-Fok	163	163	158	138	138	138	25	25	20
Szántod	157	151	146	134	134	134	23	17	12
Boglár	146	141	136	124	124	124	22	17	12
Balaton Szt. György	124	124	119	112	112	112	12	12	7
Komárváros	113	113	107	99	99	99	14	14	8
Kanizsa	102	102	97	90	90	90	12	12	7
Mura-Keresztur	96	96	91	90	90	90	6	6	1
Legrád	102	97	97	90	90	90	12	7	7
Zákány	107	102	97	90	90	90	17	12	7
Gola	113	107	—	106	106	—	7	1	—
Berzencze	113	113	—	110	110	—	3	3	—
Vizvár	124	119	114	112	112	112	12	7	2
Babócsa	129	124	124	112	112	112	17	12	12
Barcs	135	135	129	112	112	112	23	23	17
Gelse	113	113	—	110	110	—	3	3	—
Szt. Mihály-Pacsa	124	119	114	112	112	112	12	7	2
Zala-Szt. Iván	135	129	124	116	116	116	19	13	8
Molnari	151	146	141	114	114	114	37	32	27
Szombathely	156	158	152	88	88	88	68	70	64
Acsad	149	149	155	109	109	109	40	40	46
Bükk	139	144	149	117	117	117	22	27	32
Lövö	134	139	139	117	117	117	17	22	22
Nagy-Czenk	127	127	133	116	116	116	11	11	17
Sopron	117	122	127	109	109	109	8	13	18
Agfalva	117	122	122	107	107	107	10	15	15
Lepesfalva-Somfalva	117	117	122	106	106	106	11	11	16
Marcz-Nadasd	111	117	117	103	103	103	8	14	14
Nagy-Marton	111	111	117	102	102	102	9	9	15
Rettaln-Siklós	111	111	116	100	100	100	11	11	16
Savanyukut	105	111	111	98	98	98	7	13	13
Lajta-Szt. Miklós	105	105	111	96	96	96	9	9	15
Sziszek	—	155	155	—	134	134	—	21	21

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1719	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Auflieferung von mindestens je 2000 Tonnen an Einen Empfänger nach Bozen,*) bezw. Innsbruck.*) Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen an Einen Empfänger nach Trient (Trento)*) und Roveredo.*) Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) In dieses Quantum werden auch jene Getreidesendungen einbezogen, welche von ungarischen Stationen zu sonst noch bestehenden Tarifen abgefertigt werden.

Von	Frachtsatz per 100 kg, Heller incl. ungar. Steuer				Zugestandener Frachtsatz per 100 kg, Heller incl. ungar. Steuer				Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg, Heller			
Nach	Bozen-Gries	Trient (Trento)	Roveredo	Innsbruck	Bozen-Gries	Trient (Trento)	Roveredo	Innsbruck	Bozen-Gries	Trient (Trento)	Roveredo	Innsbruck
Budapest S.B.	362	374	380	—	344	356	362	—	18	18	18	—
Promontor	362	374	380	—	344	356	362	—	18	18	18	—
Tétény	336	348	354	—	334	346	352	—	2	2	2	—
Tárnok	344	356	362	—	330	342	348	—	14	14	14	—
Martonvásár	352	364	370	344	326	338	344	332	26	26	26	12
Nyék	350	362	368	342	322	334	340	328	28	28	28	14
Velencze	348	360	366	340	320	332	338	326	28	28	28	14
Dinyés	346	358	364	338	314	326	332	320	32	32	32	18
Székesfehérvár	342	354	360	—	310	322	328	—	32	32	32	—
Moha	344	356	362	336	314	326	332	320	30	30	30	16
Bodaik	344	356	362	336	322	334	340	328	22	22	22	8
Moór	344	356	362	336	324	336	342	330	20	20	20	6
Uj-Szöny	352	364	370	—	338	350	356	—	14	14	14	—
Szabad-Batthyan	338	350	356	330	304	316	322	310	34	34	34	20
Polgárdy	336	348	354	330	304	316	322	310	32	32	32	20
Lepsény	332	344	350	324	296	308	314	302	36	36	36	22
Sió-Fok	322	334	340	318	288	300	306	294	34	34	34	24
Szántod	316	328	334	318	280	292	298	286	36	36	36	32
Boglár	306	318	324	318	272	284	290	278	34	34	34	40
Balaton-Szt. György	292	304	310	306	264	276	282	270	28	28	28	36
Komárváros	280	292	298	294	264	276	282	270	16	16	16	24
Kanizsa	272	284	290	286	264	276	282	270	8	8	8	16
Mura-Keresztur	262	274	280	276	260	272	278	266	2	2	2	10
Zakany	272	284	290	284	264	276	282	270	8	8	8	14
Góla	276	288	294	290	264	276	282	270	12	12	12	20
Berzencze	276	288	294	294	264	276	282	270	12	12	12	24
Vizvár	286	298	304	302	264	276	282	270	22	22	22	32
Babócsa	292	304	310	302	264	276	282	270	28	28	28	32
Barcs	296	308	314	302	264	276	282	270	32	32	32	32
Gelse	276	288	294	294	264	276	282	270	12	12	12	24
Szt. Mihály-Pacsa	286	298	304	302	264	276	282	270	22	22	22	32
Györvar	300	312	318	292	276	288	294	282	24	24	24	10
Molnari	298	310	316	290	276	288	294	282	22	22	22	8
Csáktornya	272	284	290	264	240	252	258	246	32	32	32	18
Sziszek	304	316	322	—	298	310	316	—	6	6	6	—

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1720	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen in nachstehenden begünstigten Relationen während der Begünstigungsdauer. In dieses Quantum werden auch die während der Begünstigungsdauer ab Sissek nach Cilli zum normalen Tarife expedirten Transporte einbezogen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Gruppe als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz per 100 kg – Heller, inclusive ungarischer Steuer			Zugestandener Frachtsatz per 100 kg – Heller, inclusive ungarischer Steuer			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg – Heller		
	Nach								
	Franzdorf	Laibach	Cilli	Franzdorf	Laibach	Cilli	Franzdorf	Laibach	Cilli
Budapest S.B.	264	254	212	246	234	192	18	20	20
Promontor	264	254	212	242	230	188	22	24	24
Tétény	259	249	206	236	224	182	23	25	24
Tarnok	254	245	201	230	218	180	24	27	21
Martonvásár	249	240	196	224	212	174	25	28	22
Nyék	244	234	190	214	202	168	30	32	22
Velencze	244	234	190	214	202	168	30	32	22
Dinyés	239	229	185	202	190	162	37	39	23
Székesfehérvár	234	224	180	202	190	158	32	34	22
Moha	239	229	185	202	190	162	37	39	23
Bodaik	244	234	190	209	197	165	35	37	25
Moór	249	235	196	209	197	165	40	38	31
Kis-Bér	259	245	201	209	197	165	50	48	36
Nagy-Igmánd	264	254	212	209	197	165	55	57	47
Uj-Szöny	274	265	222	209	197	165	65	68	57
Szabad-Batthyán	229	220	174	200	188	152	29	32	22
Polgárdi	223	214	168	200	188	148	23	26	20
Lepseny	219	209	163	198	186	142	21	23	21
Sió-Fok	209	198	152	188	176	134	21	22	18
Szántod	203	193	146	178	166	128	25	27	18
Boglár	193	178	136	170	158	116	23	20	20
Balaton-Szt.-György	171	161	—	150	138	—	21	23	—
Komárváros	160	149	—	142	130	—	18	19	—
Kanizsa	149	139	—	134	122	—	15	17	—
Mura-Keresztur	143	133	—	134	122	—	9	11	—
Kotor-Alsó-Domboru	143	127	—	134	122	—	9	5	—
Legrad	149	139	—	134	122	—	15	17	—
Zákány	149	139	—	134	122	—	15	17	—
Góla	155	144	—	142	130	—	13	14	—
Berzencze	160	149	—	146	134	—	14	15	—
Vizvár	171	156	114	154	142	110	17	14	4
Babócsa	177	166	119	154	142	110	23	24	9
Barcs	182	171	124	154	142	110	28	29	14
Gelse	160	149	—	142	130	—	18	19	—
Szt. Mihali-Pacsa	171	156	—	146	134	—	25	22	—
Zala-Szt. Iván	182	171	124	152	140	122	30	31	2
Molnari	198	183	141	170	158	122	28	25	19
Szombathely	209	194	152	188	176	134	21	18	18
Acsad	214	204	158	192	180	138	22	24	20
Sziszek	123	113	—	118	106	—	5	7	—

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1721	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rübenschnitte und Dünger des Specialtarifes 3	Bisenz Stadt	Ungar.-Brod	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Anfrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1895	Localtarife	Verschieden	kr. 10		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Aufgeber, resp. die Empfänger innerhalb der jeweilig festgesetzten Fristen auf eigene Kosten zu bewirken
				Bisenz-Pisek transit										
			Rübenschnitte	Ungar.-Hradisch transit						8				
			Rübenschnitte	Rohatetz						13·9				
			Dunggyps und Dungkalk	Rohatetz						13·6				
			Die übrigen Dungmittel der Position D—15 des Tarifes, Theil 1 vom 1. Jänner 1893	Rohatetz						16				
			Saturationsschlamm	Rohatetz						12·8				
1722	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Thonerde, lose oder in Säcken verpackt, ferner Schieferthon	Střebichovic-Vinařic	Halbstadt (St. E. G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der sonstigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	46·3 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1723	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	**Ergänzung.** Kohlensendungen nach Kornitz, k. k. österr. Staatsbahnen, welche auf Grund der im Verordnungs-Blatt Nr. 106 vom 18. September 1894, Post 1565, verlautbarten ermässigten Kartirungsfrachtsätze abgefertigt werden, werden in das laut Verordnungs-Blatt Nr. 140 vom 7. December 1893, Post 2275, geforderte Garantiequantum von 500 Tonnen für Dzbell-Jessenetz mit eingerechnet.										
1724	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 111 ex 1894, sub Post 1614, für nebenstehende Transporte von **Karwin** nach Eperjes verlautbarte Frachtsatz von **43 kr.** pro 100 kg gilt bei Einhaltung der dortselbst festgesetzten Bedingungen auch für die Relation **Dombrau—Eperjes.**										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 116. Wien, 11. October 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 1. October 1894, Z. 32.396, an sämmtliche österreichische Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Berichtigung von augenfälligen Druckfehlern oder derartigen Berechnungsfehlern in den kundgemachten Tarifen.

In Erläuterung der Verordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510 (Vrdgs.-Bl. Nr. 128), womit Vorschriften über die Veröffentlichung und Abänderung von Eisenbahntarifen erlassen worden sind, wird Folgendes bestimmt:

Die im § 19, Absatz 3, der bezogenen Verordnung für Tariferhöhungen, welche in Folge von Tarifberichtigungen eintreten, vorgeschriebene vierzehntägige Frist findet auf den Fall der Berichtigung von in den kundgemachten Tarifen unterlaufenen augenfälligen Druckfehlern oder derartigen Berechnungsfehlern keine Anwendung, und können solche Fehler vielmehr mit sofortiger Giltigkeit richtiggestellt werden.

Die vorstehende Bestimmung tritt sofort in Wirksamkeit.

Der Herr kgl. ungarische Handelsminister, mit welchem ich im Gegenstande das Einvernehmen gepflogen habe, trifft gleichzeitig die übereinstimmende Verfügung für die Länder der ungarischen Krone.

Wien, am 1. October 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 2. October 1894, Z. 49.274, an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Ergebnisse der ungarischen Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben.

Der geehrten Verwaltung werden in der Anlage drei Exemplare einer Zusammenstellung der Ergebnisse der ungarischen Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement*) und die Zusatzbestimmungen zu demselben übermittelt und werden gleichzeitig die österreichischen Bahnverwaltungen über Wunsch des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers ermächtigt, in der gemeinsamen Directoren-Conferenz an der Berathung über die in Folge der Anträge der ungarischen Enquête noch obschwebenden Fragen theilzunehmen.

Anlangend jene Fragen, rücksichtlich welcher die ungarische Enquête laut Abschnitt II der vorliegenden Zusammenstellung von den Anträgen der österreichischen Enquête mehr oder weniger abweichende Vorschläge erstattet hat, muss sich das Handelsministerium im Allgemeinen die endgiltige Entscheidung über die von den Bahnverwaltungen auf Grund ihrer Berathungen zu vereinbarenden neuen Anträge, eventuell nach mit dem Herrn kgl. ungarischen Handelsminister noch zu pflegenden Einvernehmen vorbehalten.

---

*) Diese Zusammenstellung ist bereits in Nr. 112 des Verordnungs-Blattes zum Abdrucke gelangt und können Separatabdrücke derselben bei Bestellung bis 18. October bei der Administration zum Selbstkostenpreise bezogen werden.

Ausserdem wäre noch besonders zu bemerken:

1. Der obige Vorbehalt gilt insbesondere hinsichtlich der Fassung der Zusatzbestimmung zu § 51, lit. l, des Betriebsreglements, bei deren Feststellung namentlich zu berücksichtigen wäre, dass

a) im Falle die im ersten Absatze des ungarischen Antrages enthaltene Bestimmung, wonach die transportberechtigten Routen in die Tarife Aufnahme zu finden hätten, nicht zur Annahme gelangen würde, dann wenigstens die Bestimmung der Ziffer 1 des österreichischen Antrages beizubehalten wäre, welcher zufolge die Stationen Auskunft über die transportberechtigten Routen zu geben haben.

b) Hinsichtlich der Absätze 3 und 4 des ungarischen Antrages dürfte zu erwägen sein, ob nicht eine Zusammenziehung derselben in einen Absatz unter Vereinfachung des Textes möglich wäre.

c) Das Gleiche gilt von den beiden Absätzen der Ziffer 1 des ungarischen Antrages, bei deren endgiltiger Fassung auch auf den Art. 15 des Zoll- und Handelsbündnisses mit dem Deutschen Reiche und die einschlägige Bestimmung des Schlussprotokolles zu demselben Bedacht zu nehmen wäre.

2. Was den ablehnenden Standpunkt betrifft, welchen die ungarische Enquête in den Fragen der facultativen Zulassung des Aufnahmescheines bei Wagenladungen (§ 54 des Betriebsreglements), ferner der nachträglichen Disposition in der Bestimmungsstation (§ 64 des Betriebsreglements) eingenommen hat, so erscheint es wünschenswerth, dass diese vom österreichischen Handelsstande so lebhaft befürworteten Wünsche von der Directoren-Conferenz mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehrslebens nochmals zur eingehenden Erwägung gelangen und hierüber ein wohlmotivirtes Gutachten abgegeben werde.

Das kgl. ungarische Handelsministerium wird gleichzeitig ersucht, die ungarischen Bahnverwaltungen in diesem Sinne anzuweisen.

3. Der von der ungarischen Enquête zu § 57 des Betriebsreglements ausgesprochene Wunsch, dass in dem Falle, wenn in Ermanglung gedeckter Wagen die Beförderung in offen gebauten Wagen mit Bahndecken stattfindet, für die letzteren eine Deckenmiethe nicht zu entrichten sei, gehört zu jenen Fragen, über welche in der österreichischen Enquête eine Einigung nicht erzielt worden ist, welche indes in Folge des h. ä. Erlasses vom 4. Juni d. J., Z. 29.536 (Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1894), über Wunsch des Staatseisenbahnrathes in der Directoren-Conferenz einer abermaligen Berathung zu unterziehen sein werden.

4. Gegenüber der von der ungarischen Enquête zu § 58 des Betriebsreglements erfolgten Ablehnung einer allgemeinen Bestimmung über die Zulassung von Generalreversen für mangelhafte Verpackung wird die Voraussetzung ausgesprochen, dass die fallweise Zulassung derartiger Generalreverse unter den in den Sitzungen des Uebereinkommen-Comité (Resumé Nr. 3 ex 1894, Pos. 5, und Resume Nr. 4 ex 1894, Pos. 17) in Aussicht genommenen Modalitäten nicht ausgeschlossen werden wird.

5. Muss grosser Werth darauf gelegt werden, dass die Hinausgabe des von der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen bereits unterm 8. August d. J., Z. 14.434/III, genehmigten Nachtrages V zum gemeinsamen Tariftheile I, in welchem eine Reihe von Wünschen der österreichischen Enquête Berücksichtigung gefunden hat, nach erfolgter Genehmigung durch die ungarische Aufsichtsbehörde keinen weiteren Aufschub erfahre.

Es dürfte sich daher empfehlen, die in diesem Nachtrage zu § 64 des Betriebsreglements enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Weiterbeförderung eines Gutes über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus etc. und die aus diesem Anlasse erwachsenden Nebengebühren, aus diesem Nachtrage vorläufig zu eliminiren, nachdem in Folge des diesbezüglichen Antrages der ungarischen Enquête noch eine Verhandlung über die Höhe dieser Nebengebühren erforderlich sein wird.

Von dem Inhalte dieses Erlasses werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im h. a. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 2. October 1894.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau — Podwołoczyska: Herstellung eines Brennmaterial-Depotplatzes sammt Geleisen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage eines Regiekohlen- und Brennholz-Depotplatzes sammt Geleisen in der Podkolejowagasse und am Bahnhofe in Lemberg für den 11. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Julian Poznanski betraut. [G.-I.-Z. 17.800.]

— (Linie Prag—Moldau: Ergänzungsbauten in der Station Wiesa: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für Ergänzungsbauten in der Station Wiesa, bestehend in der Herstellung eines Ausziehgeleises, eines Nebengeleises, einer Putzgrube mit freistehendem Krahne und eines Wohngebäudes, für den 16. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der bei der k. k. Statthalterei in Prag in Dienstleistung stehende Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [G.-I.-Z. 18.368.]

— (Linie Dux—Eisenstein: Anlage einer Schleppbahn und Herstellung einer Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage einer Schleppbahn zum Brauhause der Genossenschaftsbrauerei in Pilsen und die Herstellung einer Haltestelle in km 100·3/6 für den 11. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [G.-I.-Z. 18.547.]

— (Linie Nussdorf — Kaiser-Ebersdorf: Concession für die Schleppbahnanlage zwischen der Donauuferbahn und dem Pfeifer'schen Holzlagerplatze in Wien.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20. August durchgeführten politischen Begehung wurde der Stadtgemeinde Wien die Concession zum Baue und Betriebe einer Schleppbahnanlage zwischen der Donauuferbahn und dem Seitens der genannten Gemeinde von der Donauregulirungs-Commission gepachteten sogenannten Pfeifer'schen Holzlagerplatze ertheilt. [22. September, Z. 48.070.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Traversirung des Bahnkörpers.) Anlässlich der Führung einer Wasserleitung für Zwecke der Stadtgemeinde Nieder-Georgenthal wird der Bahnkörper der zum Humboldtschachte II und zum Centrumschachte führenden Schleppbahnen durchkreuzt. [26. September, Z. 50.097.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Ableitung von Niederschlags- und Inundationswässern: Commissionelle Verhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Oberhollabrunn hat die commissionelle Verhandlung hinsichtlich des Projectes des niederösterreichischen Landesausschusses für die Ableitung der Niederschlags- und Inundationswässer von den Geländen des rechten Pulkauufers zum Pulkaubache in den Gemeindegebieten Pernersdorf und Pfaffendorf für den 11. October anberaumt. [G.-I.-Z. 18.284.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Erweiterung der Station Tinischt: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Reichenau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Tinischt für den 10. October anberaumt. [G.-I.-Z. 18.364.]

Localbahn Budweis - Salnau. (Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes, betreffend Herstellung eines schmalspurigen Industriegeleises vom Graphitwerke in Stuben bis zur Station Schwarzbach-Stuben der Localbahn Budweis-Salnau, die politische Begehung auf den 11. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Krumau betraut. [8. September, G.-I.-Z. 17.894.]

Lemberger elektrische Strassenbahn. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung, betreffend die projectirten Aenderungen an der mit Ausnahme der Theilstrecken vom Ausgange der Ruska ulica bis zur Einmündung in die Lyczakower Strasse bereits concessionirten Linie von der Kilinskigasse bis zum Projects-Endpunkte in der Lyczakower Strasse sammt Abzweigung zum gleichnamigen Friedhofe und betreffs der Varianten für die Strecke Ruska ulica—Lyczakower Strasse auf den 12. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [2. October, G.-I.-Z. 17.902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Aenderung des Namens der Station Praskačka.) Mit Genehmigung des Handelsministeriums vom 29. Juni 1894, Z. 25.393, führt die zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenitz-Syrowatka gelegene Haltestelle Praskačka seit 1. October den Doppelnamen Praskačka-Urbanic. [Z. 53.627.]

Verkehrsstörung und Behebung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

(Strecke Graz—Gleisdorf und Localbahn Gleisdorf-Weiz.)

6. October: Der Gesammtverkehr auf den Strecken Graz—Gleisdorf und Gleisdorf—Weiz wurde wieder aufgenommen.

(Localbahn Fürstenfeld-Hartberg.)

8. October: Der Gesammtverkehr wurde mit Zug 153 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Zsitvathalbahn. (Betriebseröffnung.) Die von der Station Nagy-Surány der von der Station Tótmegyer der Donaulinksuferseitigen Hauptbahn Marchegg—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus gegen Norden führenden Nyitrathalbahn, d. i. der Linie Tótmegyer—Nagy-Surány—Nagy-Bélicz, abzweigende Linie Nagy-Surány — Verebély — Aranyos-Maróth (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106) wurde mit den Stationen Nagy-Surány, Mánya, Verebély, Taszár und Aranyos-Maróth dem öffentlichen Betriebe übergeben.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Umbau und Erweiterung der Station Debreczen.) Am 1. October fand unter Führung des Ober-Inspectors Ludwig Décsy des kgl. ungar. Handelsministeriums die politisch-administrative Begehung des projectirten neuen und zu erweiternden Bahnhofes Debreczen der Linien Budapest — Püspök-Ládány — Debreczen — Miskolcz, Debreczen — Hajdu-Nánás — Büd-Szt. Mihály und Debreczen—Királyháza der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der im Bau begriffenen Localbahn Debreczen—Nagy-Léta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108) statt. Die mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abgehaltene Begehung wurde aus Anlass des durch die Legislative bereits sanctionirten Umbaues und der wesentlichen Erweiterung der Station Debreczen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 71) eingeleitet. Die Gesammtarbeit ist mit Inbegriff eines aus diesem Anlasse herzustellenden Viaductes im Bereiche des neuen Bahnhofterrains mit rund 2,000.000 fl. bemessen und wird damit ohne Aufschub begonnen werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Castore“ aus Calcutta.) Dieser Dampfer von 1146 Tonnen Gehalt ist am 26. Juli von Calcutta abgefahren und am 9. September mit 10 Passagieren und 626 Gewichtstonnen Ladung von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 37.657 kg Häute (wovon 27.507 kg für Venedig), 50.648 kg Ricinussamen und 55.500 kg Baumwolle für Venedig, 558 kg Indigo für Salonich, 10.150 kg Ingwer, 437 kg Curiositäten, 180 kg Thee, 7511 kg Gummilack, 36.033 kg Leinwand; aus Madras 122.100 kg Baumwolle, 101.500 kg Arachides, 1877 kg Indigo; aus Gedda 11.495 kg Gummi; aus Hodeida 1154 kg Gummi, 216 kg Schildkrot, 213 kg Wachs; aus Aden 2944 kg Perlmutter, 5075 kg Kaffee; aus Suez 160 kg Gummi; aus Port-Said 167.795 kg Kaffee (wovon 31.385 kg Fiume), 9200 kg Häute, 2381 kg Indigo, 1572 kg naturhistorische Gegenstände. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 476.922 fl. ö. W.

Regulirung der Theissmündung bei Titel und Herstellung der Aus- und Einfahrt in gut schiffbaren Zustand. (Arbeitsfortschritte.) Die im Sinne des allgemeinen Theissregulirungsplanes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1893 und Nr. 5 ex 1894) im Frühjahre l. J. in Angriff genommenen Arbeiten an der Ausmündung der Theiss in die Donau nächst Titel, im Bereiche der sogenannten „Dreier-Insel“, haben bisher einen günstigen Erfolg erzielt. Die zur Regulirung erforderlichen zwei Parallelwerke und der Querdamm erfordern, nebst den in Loco gewonnenen ca. 120 000 m^3 Schotter, Steinwürfe von 41.000 m^3 Rauminhalt, dessen Material mit Schiffen aus Slavonien zugeführt wird. Von den präliminirten Arbeiten sind bisher 60 pCt. der Gesammtleistung hergestellt und hofft man die gesammte Arbeit im Jahre 1895 zu vollenden.

See-Schiffahrtsverkehr in den chinesischen Gewässern im Jahre 1892. Seit zwölf Jahren zeigt sich ein gleichmässiger ausserordentlicher Fortschritt des Schiffahrtsverkehres in den 19 den Ausländern geöffneten chinesischen Häfen, da derselbe vom Jahre 1880 mit ca. 15,672.000 Tonnen bis zum Jahre 1892 auf 29,440.575 Tonnen, d. i. um nahezu 90 pCt., gestiegen ist. In dem letztgenannten Jahre klarirten 28.974 Dampfer ein und aus mit einem Gehalte von 28,410.156 T., was eine Zunahme von 934 Fahrten und 1,659.315 T. gegen 1891 bedeutet, während die Zunahme bei Seglern 2001 mit 40.472 T. beträgt. Der directe Schiffsverkehr zwischen China und fremden Ländern belief sich 1892 auf 6908 Ein- und Ausklarirungen mit 6,889.582 T. gegen 6932 Ein- und Ausklarirungen mit 6,744.419 T. des Vorjahres; die Küstenschiffahrt weist 30.019 Ein- und Ausklarirungen mit 22,550.993 T. gegen 27.060 Fahrten mit 20,975.378 T. im Jahre 1891 auf. An Fahrten haben gegen das Vorjahr weniger zu verzeichnen die Häfen: New-chwang, Tientsin, Ningpo, Tamsui, Canton und Pakhoi; Wenchow blieb sich gleich; alle anderen Häfen haben eine grössere Anzahl von Fahrten als im Jahre 1891 aufzuweisen. Im Tonnen-Schiffsverkehre fielen New-chwang um 5794, Ningpo um 231,438, Foochow um 8943, Tamsui um 21.530, Canton um 172,649, Kingchow um 6468 und Pakhoi um 20.523 T. Alle übrigen Häfen haben zugenommen: Yichang um 72.622 T. oder um 44 pCt., Kingkiang um 414.815 T. oder 21 pCt., Wuhu um 408,587 T. oder 18 pCt., Hankow um 211.108 T. oder 16 pCt., Chingkiang um 431,306 T. oder 15 pCt., Tschifu um 186.371 T. oder 9·4 pCt., Taiwau um 7598 T. oder 6 pCt., Shanghai um 288,270 T. oder 4·6 pCt., Amoy um 95.667 T. oder 5·7 pCt. und Swatow um 75.491 T. oder 4 pCt. Die ausserordentliche Hebung des Schiffsverkehres in den Yangtse-Häfen — namentlich in Yichiang — hat seinen Grund in der Eröffnung des Hafens von Chungking, welche Anfangs 1892 erfolgte, und die Zunahmezahlen in Tonnen und Percenten für Kingkiang, Wuhu, Hankow und Chingkiang werden dadurch

abgeschwächt, dass es sich dabei sehr häufig um dieselben Schiffe handelt, welche einen dieser Plätze nach dem anderen anlaufen und überall mit ihrem vollen Tonnengehalte ein- und ausklariren, weshalb man von den betreffenden Zahlen nicht direct auf das Wachsthum des Handels schliessen kann. In der Betheiligung an der chinesischen Schiffahrt rangiren die Nationen im Jahre 1892 wie folgt: England, China, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Japan, Frankreich, Dänemark, Schweden-Norwegen, Russland, Holland, Amerika und Spanien. Hiebei kommt zu bemerken, dass Amerika früher die erste Stelle einnahm. Oesterreichisch-ungarische Schiffe hatten einen Gesammtgehalt von 639.744 T. und eine Zunahme gegen 1891 von 184,534 T.; japanische Schiffe einen Gesammtgehalt 630.868 T. und eine Steigerung von 115.632 T.; die französische Schiffahrt sank um 11.740 T. — auf 252.920 T.; Dänemark gewann 56.659 T. und kam damit auf 164.781 T.; die schwedisch-norwegische Schiffahrt stieg um 32.872 auf 139.255 T. und die russische um 13.349 auf 111.570 T.; Oesterreich-Ungarn, Dänemark und Schweden-Norwegen scheinen in China dauernd Boden gewonnen zu haben, und zwar auf Kosten der deutschen Schiffahrt, welche gegen das Jahr 1891 um 401 Fahrten mit 445.764 T. zurückgegangen ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 6. October herausgegebene CXXIII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 684: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 1. October 1894, Z. 9838, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach dem Herzogthume Salzburg.

Notiz.

— (Inhalt des CXXIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 8. October herausgegebene CXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 685: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 3. October 1894, Z. 17.463, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Zala und Zolyom in Ungarn nach Schlesien.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat September 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	49·91	—	49·91	—	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	665·20	100·87	123 81	642·26	—	—	—	—
Hafer	2·20	—	—	2·20	200·43	—	—	200·43
Erbsen	402·53	99·99	251·83	250·69	205·75	—	—	205·75
Bohnen	753·36	—	147·99	605·37	—	—	—	—
Raps	120·80	—	—	120·80	—	—	—	—
Wicken und Hirse	361·42	100·00	196·83	264·59	—	—	—	—
Mais	168 93	39 82	122·07	86·68	—	—	—	—
Hanfsamen	—	—	—	—	—	—	—	—
Leindotter	74·72	—	—	74·72	—	—	—	—
Diverse	660·06	1 255·54	318·46	1.597·14	—	—	—	—
Zusammen	3.259·13	1.596 22	1.210·90	3.644·45	406·18	—	—	406·18
Versicherungswerth . . fl.	26.998	20.023	10.191	36.830	2.700	—	—	2.700
Spiritus	1.926·67	182·76	842·09	1.267·34	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	32 367	2 924	13.373	21.918	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	2	—	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.200	—	—	1.200	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	2	—	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.200	—	—	1.200	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	500	—	—	500	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	—	2	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	2.924	—	2.924	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	1	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	1.452	—	1.452	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	880	—	880	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung directer Fahrkarten im Verkehre zwischen Ullersdorf einerseits und Bilin-Stadt via Dux andererseits.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1894 gelangen im Verkehre zwischen obengenannten Stationen directe Personenzugs-Fahrkarten zur Ausgabe.

Die Preise derselben betragen für die

I.	II.	III.
Classe		
62	42	22

Kreuzer ö. W.

Teplitz, am 7. October 1894. [761]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Einführung eines neuen Personentarifes.

Mit 1. November 1894 treten Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden für den Localverkehr der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn in Kraft, durch deren Einführung der den Personen- und Gepäckstransport behandelnde Theil des vom Tage der Betriebseröffnung giltigen Tarifes nebst allen bisher erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

Dieser Tarif ist bei der Direction in Wien und bei der Betriebsleitung in Meran zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 5. October 1894. [762]

Gaisberg-Bahn.

Einstellung des Betriebes.

Mit 14. October wird der Betrieb der Gaisberg-Bahn für dieses Jahr eingestellt.

Salzburg, am 10. October 1894. [763]

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Berichtigung.

In dem vom 1. October 1894 giltigen Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn ist auf Seite 88 der Frachtsatz von „Schwerinschacht der Florentinegrube nach Troppau" (lfd. Nr. 21) unter a) von 56·2 auf **52·2** Heller und unter b) von 57·4 auf **53·4** Heller zu berichtigen.

Wien, am 7. October 1894. [764]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages X.

Mit 1. November 1894 tritt zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1892 der Nachtrag X in Kraft, welcher in den betheiligten Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i/B., sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg zum Preise von 0·10 Mark erhältlich.

Wien, am 8. October 1894. [765]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung von neuen Nachträgen.) Am 1. October 1894 sind die Nachträge XV und XIV zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes, sowie der Nachtrag IX zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft getreten.

Die erstbezeichneten beiden Nachträge enthalten im Wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Neundorf i. Voigtl. und Zschaitz der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Ahlbeck, Chroschnitz, Heringsdorf bei Kottbus des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin, Rosenthal der Stargard-Küstriner Eisenbahn und Marsdorf bei Sorau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, während der Nachtrag IX zum Tarife für die Beförderung von Leichen u. s. w. Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Belgershain, Colditz, Erdmannsdorf, Hartha bei Waldheim, Lichtenstein-Kallnberg, Lössnitz, Ostrau, Radeheul und Wüstenbrand der königl. sächsischen Staatseisenbahnen, Letschin, Prenzlau und Strassburg U.-M. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin, Aken und Hohenleipisch des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt und Rosenthal der Stargard-Küstriner Eisenbahn enthält.

Durch den Nachtrag XIV zum Gütertarif, Heft 2, tritt insoferne eine Frachterhöhung ein, als die Sätze des Ausnahmetarifes 4 für Braunkohlen u. s. w. auf Braunkohlencoaks von Bitterfeld nach Grosszschocher und Plagwitz-Lindenau bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht vom 1. December 1894 nur noch Anwendung finden, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am. 1. October 1894 ist der Nachtrag II zum Gütertarif Theil II in Kraft getreten. Er enthält unter Anderem anderweite Frachtsätze für die sächsisch-österreichischen Grenzstationen Bodenbach, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert.

Ferner enthält der Nachtrag Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der sächsischen Staatsbahnen Antonsthal, Dölau, Engelsdorf, Geringswalde, Grosskotta, Hartha bei Waldheim, Hetzdorf bei Oederan und Neundorf i. V., sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Insoweit im Verkehre mit den genannten Grenzstationen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt diese noch bis zum 15. November 1894 in Wirksamkeit.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil I, Abth. A, vom 1. Jänner 1893. (Einführung eines Nachtrages.) Mit 15. September 1894 ist der I. Nachtrag zu dem vorgenannten Tarife in Kraft getreten. Derselbe enthält nebst Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen eine neue Tabelle zur Berechnung der Frachtzuschläge für Declaration des Interesses an der Lieferung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg Pfge. a)	Frachtsatz per 100 kg Pfge. b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Pfge. a)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Pfge. b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg Pfge. a)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg Pfge. b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1725	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Graphit, reiner, roh (Natur-Graphit) oder geformt (in Tafeln, Kugeln oder Blocks) b) Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen	Krumau	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893	146	107	128*	92*	18	15	Im Kartirungswege	.	* In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei a) 10, bei b) 5 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.
				Schwarzbach-Stuben					178	134	168*	126*	10	8			
				Krumau	Aussig-Landungsplatz				150	107	133	92	17	15			
				Schwarzbach-Stuben					182	134	173	126	9	8			
				Krumau	Schönpriesen-Umschlag				141	102	123*	87*	18	15			
				Schwarzbach-Stuben					173	129	163*	121*	10	8			
				Krumau	Dresden-Elbkai				175	129	157	114	18	15			
				Schwarzbach-Stuben					207	156	197	148	10	8			

Von diesen Frachtsätzen ist die Coursdifferenz dermalen doppelt abzuziehen.
Die einfache Coursdifferenz beträgt bei Krumau . . . . für a) 2 Pfge., b) 2 „; „ „ „ „ „ Schwarzbach-Stuben . . „ a) 3 „, b) 2 „ pro 100 kg

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg Pfge.	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Pfge.	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg Pfge.	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1726	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, roh, unverpackt	Boryslaw	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Galizien vom 1. Jänner 1893	280	245*	35	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlageplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	* In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg.
				Drohobycz					278	243*	35			
				Stanislau					303	268*	40			
				Boryslaw	Schönpriesen-Umschlag				275	240*	35			
				Drohobycz					273	238*	35			
				Stanislau					298	258*	40			
				Boryslaw	Dresden-Elbkai				309	274	35			
				Drohobycz					307	272	35			
				Stanislau					432	292	40			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1727	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Wein der Pos. W, 10 und Most der Pos. M, 27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Siehe Tabelle		Bei frachtgutmässiger Aufgabe a) in jedem Gewichte; b) von mindestens 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen; c) von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen in jedem Gewichte oder in Wagenladungen von 5000 kg kann bei Einhaltung der Bestimmung B, VI, a des Tarif-Theiles I über Verlangen der Partei von der Eisenbahn bewerkstelligt werden, während das Auf- und Abladen der Transporte in Wagenladungen von 10000 kg die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen haben

Von — Kreuzer pro 100 Kilogramm

Nach	Triest-Freihafen, " -St. Andrea, " -Südbahn a)	b)	c)	Borst a)	b)	c)	Draga a)	b)	c)	Herpelje-Kozina a)	b)	c)	Podgorje a)	b)	c)	Rakitović a)	b)	c)
1. Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:																		
Laibach loco		.	.		.	.		51	47		.	.		51	47		54	50
2. Stationen der Unterkrainer Bahnen:																		
Gottschee		95	90		92	88		89	85		89	85		89	85		92	88
Grosslack		84	79		81	77		78	74		78	74		78	74		81	77
Grosslaschitz		80	75		77	73		74	70		74	70		74	70		77	73
Grosslupp		68	63		65	61		62	58		62	58		62	58		65	61
Gutenfeld		77	72		74	70		71	67		71	67		71	67		74	70
Hönigstein		90	85		87	83		84	80		84	80		84	80		87	83
Ortenegg		85	80		82	78		79	75		79	75		79	75		82	78
Reifnitz		88	83		85	81		82	78		82	78		82	78		85	81
Rodokendorf		79	74		76	72		73	69		73	69		73	69		76	72
Rudolfswert		95	90		92	88		89	85		89	85		89	85		92	88
St. Marein-Sap		66	61		63	59		60	56		60	56		60	56		63	59
Sittich		76	71		73	69		70	66		70	66		70	66		73	69
Skofelca		63	58		60	56		57	53		57	53		57	53		60	56
Strascha		99	94		96	92		93	89		93	89		93	89		96	92
Treffen		86	81		83	79		80	76		80	76		80	76		83	79
Weixelburg		73	68		70	66		67	63		67	63		67	63		70	66
Zobelsberg		73	68		70	66		67	63		67	63		67	63		70	66
3. Stationen der Localbahn Laibach-Stein:																		
Domschale	67	66	61	64	63	59	61	60	56	61	60	56	61	60	56	64	63	59
Jarše-Mannsburg	69	68	63	66	65	61	63	62	58	63	62	58	63	62	58	66	65	61
Stein	72	71	66	69	68	64	66	65	61	66	65	61	66	65	61	69	68	64
Tersain	66	65	60	63	62	58	60	59	55	60	59	55	60	59	55	63	62	58

Nach	Pinguente a)	b)	c)	Rozzo a)	b)	c)	Lupoglava a)	b)	c)	Cerovglie a)	b)	c)	Mitterburg-Pisino a)	b)	c)	St. Pietro in Selva a)	b)	c)
1. Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:																		
Laibach loco		57	52		57	52		60	55		.	.		.	.		67	61
2. Stationen der Unterkrainer Bahnen:																		
Gottschee		95	90		95	90		98	93		103	97		103	97		105	99
Grosslack		84	79		84	79		87	82		92	86		92	86		94	88
Grosslaschitz		80	75		80	75		83	78		88	82		88	82		90	84
Grosslupp		68	63		68	63		71	66		76	70		76	70		78	72
Gutenfeld		77	72		77	72		80	75		85	79		85	79		87	81
Hönigstein		90	85		90	85		93	88		98	92		98	92		100	94
Ortenegg		85	80		85	80		88	83		93	87		93	87		95	89
Reifnitz		88	83		88	83		91	86		96	90		96	90		98	92
Rodokendorf		79	74		79	74		82	77		87	81		87	81		89	83
Rudolfswert		95	90		95	90		98	93		103	97		103	97		105	99
St. Marein-Sap		66	61		66	61		69	64		74	68		74	68		76	70
Sittich		76	71		76	71		79	74		84	78		84	78		86	80
Skofelca		63	58		63	58		66	61		71	65		71	65		73	67
Strascha		99	94		99	94		102	97		107	101		107	101		109	103
Treffen		86	81		86	81		89	84		94	88		94	88		96	90
Weixelburg		73	68		73	68		76	71		81	75		81	75		83	77
Zobelsberg		73	68		73	68		76	71		81	75		81	75		83	77
3. Stationen der Localbahn Laibach-Stein:																		
Domschale	67	66	61	67	66	61	70	69	64	75	74	68	75	74	68	77	76	70
Jarše-Mannsburg	69	68	63	69	68	63	72	71	66	77	76	70	77	76	70	79	78	72
Stein	72	71	66	72	71	66	75	74	69	80	79	73	80	79	73	82	81	75
Tersain	66	65	60	66	65	60	69	68	63	74	73	67	74	73	67	76	75	69

Nach	Canfanaro a)	b)	c)	Rovigno a)	b)	c)	Dignano a)	b)	c)	Pola a)	b)	c)
1. Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:												
Laibach loco		69	63		77	70		74	68		79	72
2. Stationen der Unterkrainer Bahnen:												
Gottschee		107	101		115	108		112	106		117	110
Grosslack		96	90		104	97		101	95		106	99
Grosslaschitz		92	86		100	93		97	91		102	95
Grosslupp		80	74		88	81		85	79		90	83
Gutenfeld		89	83		97	90		94	88		99	92
Hönigstein		102	96		110	103		107	101		112	105
Ortenegg		97	91		105	98		102	96		107	100
Reifnitz		100	94		108	101		105	99		110	103
Rodokendorf		91	85		99	92		96	90		101	94
Rudolfswert		107	101		115	108		112	106		117	110
St. Marein-Sap		78	72		86	79		83	77		88	81
Sittich		88	82		96	89		93	87		98	91
Skofelca		75	69		83	76		80	74		85	78
Strascha		111	105		119	112		116	110		121	114
Treffen		98	92		106	99		103	97		108	101
Weixelburg		85	79		93	86		90	84		95	88
Zobelsberg		85	79		93	86		90	84		95	88
3. Stationen der Localbahn Laibach-Stein:												
Domschale	79	78	72	87	86	79	84	83	77	89	88	81
Jarše-Mannsburg	81	80	74	89	88	81	86	85	79	91	90	83
Stein	84	83	77	92	91	84	89	88	82	94	93	86
Tersain	78	77	71	86	85	78	83	82	76	88	87	80

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1728	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Südwestösterr.-Ung. Eisenbahnverband Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893, bezw. dessen Nachtrag I, giltig vom 1. Angnst 1894			Siehe nachstehende Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Nachlässe von den Frachtsätzen des Südwestösterr.-Ungar. Verbandtarifes Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893, bezw. dessen Nachtrages I, giltig vom 1. Angnst 1894, pro 100 Kilogramm in Krenzern ö. W.

Von	Ala	Atzwang	Auer	Avio	Blumau	Bozen-Gries	Branzoll	Brixen	Brixlegg	Calliano	Hall	Innsbruck	Jenbach	Kirchbichl	Klausen	Kufstein	Kundel	Lavis	Matarello	Mori	Neumarkt-Tramin	Rovereto	Salurn	S. Michele	Schwaz	Trient (Trento)	Waidbruck	Wörgl
I. Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen:																												
Andrijevci	13·3	3·3	6·3	13·3	3·3	4·3	5·3	1·3	24·7	12·3	9·7	3·7	20·7	26·1	2·3	29·1	19·5	9·3	11·3	13·3	7·3	13·3	8·3	8·3	18·7	10·3	2·3	19·7
Baranyavár-Monoetor	29·1	19·1	22·1	29·1	19·1	20·1	21·1	17·1	32·3	28·1	25·5	19·3	32·0	38·9	18.1	42·0	32·5	25·1	27·1	29·1	23·1	29·1	24·1	24·1	31·8	26·1	18·1	32·5
Báté	11·6	1·6	4·6	11·6	1·6	2·6	3·6	—	9·6	10·6	9·6	8·1	9·6	16·6	0·6	19·6	9·6	7·6	9·6	11·6	5·6	11·6	6·6	6·6	9·6	8·6	0·6	9·6
Báttaszék	8·9	—	1·9	8·9	—	—	0.9	—	2·6	7·9	1·0	0·5	2·3	9·4	—	12·4	3·0	4·9	6·9	8·9	2·9	8·9	3·9	3·9	2·0	5·9	—	3·3
Bosnabrod	13·7	3·7	6·7	13·7	3·7	4·7	5·7	1·7	25·1	12·7	10·1	3·9	21·1	32·1	2·7	32·1	29·1	9·7	11·7	13·7	7·7	13·7	8·7	8·7	19·1	10·7	2·7	31·1
Brod	14·2	4·2	7·2	14·2	4·2	5·2	6·2	2·2	25·5	13·2	10·5	4·2	21·5	32·5	3·2	32·5	29·5	10·2	12·2	14·2	8·2	14·2	9·2	9·2	19·5	11·2	3·2	31·5
Dárda	28·0	18·0	21·0	28·0	18·0	19·0	20·0	16·0	25·5	27·0	14·2	17·9	25·3	32·2	17·0	35·2	25·8	24·0	26·0	28·0	22·0	28·0	23·0	23·0	24·6	25·0	17·0	25·8
Doberlin	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	29·5	23·5	18·5	11·5	29·5	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
Dombovár	13·6	3·6	6·6	13·6	3·6	4·6	5·6	1·6	9·6	12·6	9·6	7·5	9·6	16·6	2·6	19·6	9·6	9·6	11·6	13·6	7·6	13·6	8·6	8·6	9·6	10·6	2·6	9·6
Eezék (Osiek)	25·0	15·0	18·0	25·0	15·0	16.0	17·0	13·0	18·0	24·0	16·7	15·6	17·9	25·0	14·0	28·0	18·4	21·0	23·0	25·0	19·0	25·0	20·0	20·0	17·7	22·0	14·0	18·0
Eezék alváros (Oeiek dolnijgrad)	24·3	14·3	17·3	24·3	14·3	15·3	16·3	12 3	17.7	23·3	16·1	15·0	17·2	24·3	13·3	27·3	17·7	20·3	22·3	24·3	18·3	24·3	19·3	19·3	17·0	21·3	13·3	17·7
Gárcin	13·1	3·1	6·1	13·1	3·1	4·1	5·1	1·1	24·7	12·1	9·7	3·5	20·7	29·4	2·1	32·4	22·7	9·1	11·1	13·1	7·1	13·1	8·1	8·1	18·7	10·1	2·1	22·9
Hidas-Bonyhád	13·8	3·8	6·8	13·8	3·8	4·8	5·8	1·8	9·6	12·8	11·7	4·8	9·6	16·6	2·8	19·6	9·6	9·8	11·8	13·8	7·8	13·8	8·8	8·8	9·6	10·8	2·8	9·6
Ivankovo	11·6	1·6	4·6	11·6	1·6	2·6	3·6	—	8·4	10·6	8·5	2·5	8·1	15·0	0·6	18·0	8·8	7·6	9·6	11·6	5·6	11·6	6·6	6·6	7·9	8·6	0·6	8·8
Jasenovac	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Kaposvár	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·6	11·6	9·5	9·3	9·6	16·6	1·6	19·6	9·6	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·6	9·6	1·6	9·6
Kostajnica	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	31·5	23·5	18·5	11·5	29·5	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
Magyar-Boly	31·3	21·3	24·3	31·3	21·3	22·3	23·3	19·3	31·5	30·3	27·7	21·5	31·5	33·5	20·3	36·5	31·5	27·3	29·3	31·3	25·3	31·3	26·3	26·3	34·7	28·3	20·3	31·5
Mágocs	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·4	11·6	13·0	6·6	9·4	16·6	1·6	19·6	9·4	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·4	9·6	1·6	9·4
Medare-Dragalič	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Mikanovci	11·9	1·9	4·9	11·9	1·9	2·9	3·9	—	11·8	10·9	8·3	2·5	11·4	18·6	0·9	21·4	12·1	7·9	9·9	11·9	5·9	11·9	6·9	6·9	11·2	8·9	0·9	12·3
Novska, Okučane	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Samac	11·8	1·8	4·8	11·8	1·8	2·8	3·8	—	19·5	10·8	8·7	2·5	19·7	25·9	0·8	28·9	19·8	7·8	9·8	11·8	5·8	11·8	6·8	6·8	17·7	8·8	0·8	19·8
Sibinj, Staro-Petrovoselo	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Strzivojna-Vrpolje	13·0	3·0	6·0	13·0	3·0	4·0	5·0	1·0	20·6	12·0	9·8	3·7	20·8	27·3	2·0	30·3	21·0	9·0	11·0	13·0	7·0	13·0	8·0	8·0	18·8	10·0	2·0	21·2
Szászvár-Mázá	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·6	11·6	12·6	5·7	9·6	16·6	1·6	19·6	9·6	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·6	9·6	1·6	9·6
Szent-Lörincz	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	34·9	28·2	31·5	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	31·5	28·5	20·5	31·5
Uj-Gradiska (Nova Gradiska), Uj-Kapella-Batrina (Nova Kapella-Batrina)	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Vinkovci	11·3	1·3	4·3	11·3	1·3	2·3	3·3	—	4·5	10·3	2·7	2·2	4·0	10·9	0·3	13·9	4·7	7·3	9·3	11·3	5·3	11·3	6·3	6·3	3·6	8·3	0·3	4·9
Volinja	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	29·5	23·5	18·5	11·5	29·5	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
II. Stationen der Localbahn Vinkovci-Brčka:																												
Brčka-Gnnja	12·7	2·7	5·7	12·7	2·7	3·7	4·7	0·7	6·1	11·7	4·2	3·7	5·5	12·3	1·7	15·3	6·2	8·7	10·7	12·7	6·7	12·7	7·7	7·7	5·2	9·7	1·7	6·2
III. Stationen der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn:																												
Darány	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	31·1	24·2	31·5	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	27·5	27·5	31·5	29·5	20·5	31·5
Péce	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	26·5	30·5	26·5	24·0	26·5	33·5	20·5	36·5	26·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	26·5	28·5	20·5	26·5
Szigetvár	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	34·8	28·0	31·5	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	31·5	28·5	20·5	31·5
IV. Stationen der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin:																												
Banjaluka Stadt, Banjaluka Vorstadt, Ivanjska, Kozarac, Novi, Oemarka, Prjedor, Swodna	23·5	13·5	16·5	23·5	13·5	14·5	15·5	11·5	28·5	22·5	17·5	10·5	28·5	37·5	12·5	40·5	30·5	19·5	21·5	23·5	17·5	23·5	18·5	18·5	26·5	20·5	12·5	30·5

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1729	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreide aller Art	**In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen**		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen Getreide während der Begünstigungsdauer in den nebigen Relationen. Sendungen müssen an Mitglieder des Kärntner Mühlenverbandes adressirt sein und in deren Etablissements zur Verarbeitung gelangen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen.**	**Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895**	**Localtarif**	**Siehe nachstehende Tabelle**			**Im Rückvergütungswege**	**Gegen auf ein Mitglied des Kärntner Mühlenverbandes als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen**	

Von	Frachtsatz per 100 kg											Zugestandener Frachtsatz											Nachlass vom bestehenden Frachtsatze										
												per 100 kg																					
	Heller, inclusive ungarischer Steuer																						Heller										
	Nach																																
	Maria Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a./Dr.	Sachsenburg	Maria Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a./Dr.	Sachsenburg	Maria Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a./Dr.	Sachsenburg
Budapest S.B.	197	217	222	235	241	254	264	269	278	288	293	176	198	204	218	224	232	244	250	270	270	276	21	19	18	17	17	22	20	19	8	18	17
Promontor	197	217	222	230	235	249	259	269	278	283	288	174	196	202	216	222	228	240	246	264	264	270	23	21	20	14	13	21	19	23	14	19	18
Tétény	191	211	216	225	230	245	254	264	273	278	288	168	190	196	206	212	222	234	240	258	258	264	23	21	20	19	18	23	20	24	15	20	24
Tarnok	186	206	211	221	230	240	249	259	269	278	283	162	184	190	202	208	218	230	236	254	254	260	24	22	21	19	22	22	19	23	15	24	23
Martonvásár	181	201	206	216	225	235	249	253	263	272	277	156	178	184	196	202	214	226	232	250	250	256	25	23	22	20	23	21	23	21	13	22	21
Nyék	175	195	200	210	220	229	244	248	258	268	272	148	170	176	188	194	208	220	226	244	244	250	27	25	24	22	26	21	24	22	14	24	22
Velencze	175	190	200	210	216	229	239	248	258	263	268	146	168	174	186	192	202	214	226	242	242	248	29	22	26	24	24	27	25	22	16	21	20
Dinyés	169	190	195	205	210	224	234	244	253	258	263	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242	33	32	31	19	18	24	22	26	17	22	21
Székesfehérvár	164	185	190	200	205	220	229	239	248	253	258	136	158	164	182	188	198	210	216	234	234	240	28	27	26	18	17	22	19	23	14	19	18
Moha	169	190	195	205	210	224	234	244	253	258	268	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242	33	32	31	19	18	24	22	26	17	22	26
Bodaik	175	195	200	210	216	229	239	248	258	263	272	143	165	171	188	194	205	217	223	241	241	247	32	30	29	22	22	24	22	25	17	22	25
Moór	175	196	206	216	221	235	245	253	263	269	272	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	32	31	35	27	26	30	28	30	22	28	25
Kis-Bér	186	206	211	225	230	245	254	264	269	278	283	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	43	41	40	36	35	40	37	41	28	37	36
Nagy-Igmánd	197	217	221	230	241	249	264	269	278	288	293	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	54	52	50	41	46	44	47	46	37	47	46
Uj-Szőny	207	226	231	241	250	260	270	279	289	298	303	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	64	61	60	52	55	55	53	56	48	57	56
Szabad-Batthyán	159	180	185	195	200	215	223	233	244	248	252	132	154	160	172	178	192	204	210	228	228	234	27	26	25	23	22	23	19	23	16	20	18
Polgárdi	152	173	179	189	199	209	219	228	238	247	252	128	150	156	168	174	188	200	206	224	224	230	24	23	23	21	25	21	19	22	14	23	22
Lepseny	147	168	173	184	194	204	214	223	233	243	247	126	148	154	166	172	182	194	200	218	218	224	21	20	19	18	22	22	20	23	15	25	23
Sió-Fok	137	158	163	173	184	194	204	213	222	232	237	116	138	144	158	164	174	186	192	210	210	216	21	20	19	15	20	20	18	21	12	22	21
Szántod	130	146	157	167	172	188	198	208	218	222	227	116	138	144	158	164	166	178	184	202	202	208	14	8	13	9	8	22	20	24	16	20	19
Boglár	—	136	141	157	162	178	188	198	203	213	218	—	131	131	148	154	154	166	172	190	190	196	—	5	10	9	8	24	22	26	13	23	22
Balaton-Szt. György	—	119	124	140	145	161	171	177	187	197	202	—	115	115	130	136	140	152	158	176	176	182	—	4	9	10	9	21	19	19	11	21	20
Komárváros	—	107	113	128	134	149	160	165	176	186	191	—	106	112	126	132	128	140	146	166	166	172	—	1	1	2	2	21	20	19	10	20	19
Kanizsa	—	97	102	118	123	139	149	155	165	176	180	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166	—	3	2	4	3	17	15	13	5	16	14
Mura-Keresztur	—	91	—	—	—	127	138	148	—	169	175	—	90	—	—	—	122	134	140	—	160	166	—	1	—	—	—	5	4	8	—	9	9
Kotor-Alsó-Domhorn	—	91	—	—	—	127	138	148	—	164	169	—	86	—	—	—	122	134	140	—	160	166	—	5	—	—	—	5	4	8	—	4	3
Legrad	86	97	102	—	—	134	144	155	165	170	180	82	94	100	—	—	122	134	140	160	160	166	4	3	2	—	—	12	10	15	5	10	14
Zákány	—	97	102	118	123	139	149	160	165	176	180	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166	—	3	2	4	3	17	15	18	5	16	14
Góla	91	—	—	123	—	144	155	165	170	181	186	86	—	—	122	—	128	140	148	166	166	172	5	—	—	1	—	16	15	17	4	15	14
Berzencze	92	107	113	128	134	144	160	165	176	186	191	88	106	112	126	132	132	144	152	170	170	176	4	1	1	2	2	12	16	13	6	16	15
Vizvár	93	114	124	135	140	156	166	177	187	192	197	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180	5	4	8	5	4	16	14	21	13	18	17
Babócsa	103	124	129	140	145	161	171	182	192	197	202	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180	15	14	13	10	9	21	19	26	18	23	22
Barcs	108	129	135	145	156	166	177	187	197	207	212	88	110	116	128	134	140	152	158	174	174	180	20	19	19	17	22	26	25	29	23	33	32
Gelse	—	107	113	—	—	144	160	165	176	186	191	—	106	112	—	—	128	140	146	166	166	172	—	1	1	—	—	16	20	19	10	20	19
Szt. Mihali-Pacsa	—	114	124	135	140	156	166	177	187	192	197	—	110	112	124	130	136	148	156	172	172	178	—	4	12	11	10	20	18	21	15	20	19
Zala-Szt. Iván	108	124	135	145	150	166	177	187	197	202	207	97	114	118	124	130	146	155	164	182	182	188	11	10	17	21	20	20	22	23	15	20	19
Molnari	—	141	151	162	167	183	193	203	213	218	222	—	128	134	140	146	162	171	180	198	198	204	—	13	17	22	21	21	22	23	15	20	18
Sziszek	134	155	160	170	176	191	201	211	220	225	235	112	134	140	152	158	164	176	182	198	198	204	22	21	20	18	18	27	25	29	22	27	31

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1730	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thoneisenstein	Wöllan	Cilli	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif-Theil II der Localbahn Cilli-Wöllan	13 kr.	10 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1731	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Häute und Felle aller Art	Cilli	Schönstein	Für Sendungen in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	31 kr. incl. Mgb.	20 kr. incl. Mgb.	11	Im Kartirungswege		
			Leder	Schönstein	Cilli				31 kr. incl. Mgb.	20 kr. incl. Mgb.	11	Im Kartirungswege		
1732	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische	Skalis	Schönstein	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	5 kr. incl. Mgb.	3 kr. incl. Mgb.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1733	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	E i s	Sachsenfeld	Markt Tüffer	Bei Aufgabe in Wagenladungen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen innerhalb acht Tagesstunden nach Zuweisung der Wagen in der Aufgabsstation, resp. nach Anlangen der Wagen in der Abgabsstation, auf ihre eigenen Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Interne Tarife der Südbahn und der Localbahn Cilli-Wöllan	26·74 Kronen = fl. 13·37 pro Wagen	13 Kronen = fl. 6·50 pro Wagen	13·74 Kronen = fl. 6·87 pro Wagen	Im Kartirungswege		
1734	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Rohtelegraphensäulen	Cilli	St. Peter im Sannthale	a) Bis zu einer Wagenlänge bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen; b) über eine Wagenlänge bis zu zwei Wagenlängen bei Zahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 15000 kg. Das Aufladen der Rohtelegraphensäulen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	12 Kreuzer incl. Mgb.	ad a) u. b) 6 Kreuzer incl. Mgb.	6 Kreuzer	Im Kartirungswege		
				Sachsenfeld					9	5	4			
				Heilenstein-Frasslau					9	5	4			
				Ritzdorf					11	5	6			
				Schönstein					16	8	8			
				Wöllau					19	10	9			
1735	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Für Heu- und Strohsendungen, in Ballen gepresst, gelangen im Verkehre auf der Cilli-Wöllaner Bahn die Gebühren der Wagenladungsclasse bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief ab 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, auch dann zur Berechnung, wenn die Verladung in zwei Wagen, wovon der eine der Serie K oder J—n angehört oder in zwei Wagen der Serie K erfolgt. Werden in zwei Wagen weniger als 10 Tonnen verladen, so wird gleichwohl die Fracht für 10000 kg eingehoben. Eine Ausnahme tritt ein, wenn zwei Wagen der Serie J—n verwendet werden, für welche die Fracht für mindestens 14000 kg per Sendung zu einem Frachtbriefe ebenfalls unter Zugrundelegung der vorstehenden Berechnungsweise eingehoben wird. Werden endlich Wagen der Serie K—l oder K—o verwendet, so kommen vorerwähnte Wagenladungssätze bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro jeden derlei verwendeten Wagen der Serie K—l oder K—o zur Anwendung. — Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen oder hiefür die tarifmässige Auf- und Abladegebühr zu entrichten. Ein Recht, diese Ladeweise zu beanspruchen, steht jedoch den Parteien nicht zu												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1736	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Holzkohle	Ritzdorf a/P. Schönstein	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Aufladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	kr. 18 24	kr. 8 10	kr. 10 14	Kartirung		
1737	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische (exclus. der für Regiezwecke der Südbahn bestimmten Kohle, sowie exclus. Briquettes und Coaks)	Skalis Sachsenfeld	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Transporte müssen mit directen Frachtbriefen nach über Cilli hinaus gelegenen Stationen der Südbahn und deren Anschlussbahnen bestimmt sein. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch ihre Organe auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	13 5 kr. incl. Mgl.	10 4	3 1 kr.	Im Kartirungswege		
1738	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Erde der Pos. 20 und Erdfarben der Pos. 22 und 23 des Tarifes, Theil I	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	Im Kartirungswege		
1739	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Getreide, Mahlproducte und Salz	Cilli	St. Peter im Sannthale	Bei Anlieferung eines Minimalquantums von 700 Tonnen während der Begünstigungsdauer. In jedem Gewichte, jedoch nur bei vollständigem Verzicht auf jede Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	15 kr. incl. Manip.-Geb.	8 kr. incl. Manip.-Geb.	7 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1740	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Eisen und Eisenwaaren aller Art	Wöllan	Sachsenfeld	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	27 kr. ö. W. = 54 Heller incl. Mgb.	19 kr. ö. W. = 38 Heller incl. Mgb.	8 kr. ö. W. = 16 Heller	Im Kartirungswege		
1741	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Briquettes und Holzkohle aus fossilem Holze	Skalis	Cilli transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	26 kr.	10 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1742	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Lohe	Prevali	Schönstein	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Interne Tarife der Südbahn-Gesellschaft und der Cilli-Wöllaner Localbahn	52 kr. Noten = 104 Heller	30 kr. Noten = 60 Heller	22 kr. Noten = 44 Heller	Im Kartirungswege		
1743	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Obst, Nüsse, Kastanien	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I a des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Kartoffeln			Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan				
			Leer retourgehende Wein-, Bier-, Petroleum- und Oel-Fässer			In jedem Gewichte								
			Getreide, Mahlproducte (aus Getreide), Salz, Eisen und Eisenwaaren aller Art	Sachsenfeld	Cilli				11	9	2			
					St. Peter im Sannthale				10	9	1			
					Heilenstein-Frasslan				11	9	2			
					Ritzdorf				16	13	3			
					Schönstein				24	19	5			
					Skalis				27	19	8			
					Wöllan				27	19	8			
				St. Peter im Sannthale	Cilli				15	12	3			
					Sachsenfeld				10	9	1			
					Heilenstein-Frasslan				10	9	1			
					Ritzdorf				13	11	2			
					Schönstein				20	16	4			
					Skalis				23	16	7			
					Wöllan				24	16	8			
									Krenzer incl. Manip.-Geb.	Kreuzer incl. Manip.-Geb.	Krenzer			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1744	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Baumwollgarne und Abfälle	St. Peter im Sannthale	Cilli	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 800 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Für Sendungen in jedem Gewichte, jedoch nur bei vollständigem Verzicht auf jede Achsvertrachtung	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	15 kr. incl. Mgb.	6 kr. incl. Mgb.	9 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe für Baumwolle, bew. auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine für Baumwollgarne und Abfälle, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Baumwolle	Cilli	St. Peter im Sannthale				15	6	9 kr.			
1745	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thonwaaren	St. Peter im Sannthale	C i l l i	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen. In jedem Gewichte, jedoch nur gegen Verzicht auf jede Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	15 kr. incl. Mgb.	8 kr. incl. Mgb.	7 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1746				Sachsenfeld		In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895		11	6	5 kr.	Im Kartirungswege		
1747	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Brennholz, Schleifholz, Stock- (Wurzel-) Holz, Reiserholz, Faschinen, Grubenhölzer, Schwartlinge und Hopfenstangen, dann für Ziegel, Steine, rohe, Kalk, Kalksteine, Schotter, Dünger und Düngemittel aller Art, Knochen, ungebrannt, Lohe und Rinden aller Art	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 b des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan, excl. Manip.-Gebühr	Variabel	Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1748	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thon	Cilli	Sachsenfeld und vice versa	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen u. Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat Seitens der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	9 kr. incl. Mgb.	6 kr. excl. Mgb.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1749	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thiere, todte, Geflügel und Stechvieh (excl. Wildpret) als Frachtgut	Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf Schönstein Wöllan	Cilli	Für Quantitäten a) unter 5000 kg pro Frachtbrief b) von mindest. 5000 kg } pro Frachtbr. und Wagen c) " " 10000 kg }	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für die Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	a) b) c) 8·3 7·4 6·5 11·8 10·4 9·0 14·6 12·8 11·0 18·8 16·4 14·0 25·8 22·4 19·0 28·6 24·8 21·0 kr. incl. Mgb.	Variabel	Im Kartirungswege		
1750	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, Bau- und Werkholz, nicht über eine Wagenlänge, dann Schwellen, Fassböden, Fassdauben, und Schindeln	Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf Schönstein Wöllan	Cilli	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	9 12 15 18 24 27 kr. incl.	5 6 7 9 12 13 Mgb.	4 6 8 9 12 14 kr.	Im Kartirungswege		
1751	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Langholz	Heilenstein-Frasslau Wöllan	Cilli	Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	fl. 13.— | fl. 7.— pro Wagen für jeden beladenen Wagen und fl. 3.— für jeden nur als Schutzwagen eingeschobenen Wagen	Variabel	Im Kartirungswege		
1752	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahnbau-Inventargegenstände	Laibach S.B.	Graz S.B.	Sendungen müssen vom Baue der Unterkrainer Bahnen herrühren. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Bis Ende December 1894	Localtarif	Variabel	80 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
1753	Böhmischen Nordbahn	Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände zur Erweiterung einer Webstuhlfabrik in Georgswalde gelangt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894, die im Ausnahmetarif Nr. 21 des Localgütertarifes der Böhm. Nordbahn vorgesehene Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Georgswalde-Ebersbach zur Anwendung.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1754	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Rübenschnitte	Elbeteinitz	Libnowes	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	11 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen hat der Versender, bezw. Empfänger in der jeweilig festgesetzten Frist und auf eigene Kosten zu bewirken
1755	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Bestandtheile eines zerlegten Pavillons	Königgrätz	Ungar.-Brod	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen für die Classe A allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	60·2 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der landwirthschaftliche Filialverein in Ung.-Brod als Empfänger angeführt erscheinen
1756	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Beraun (B.W.B.)	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 90 Percent des Rohzucker-Quantums müssen als Raffinadezucker per Bahn oder Schiff nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden, und ist der Nachweis hierüber binnen Jahresfrist nach beendetem Eisenbahntransporte durch Vorlage von Original-Aufgabs-Recepissen oder Duplicat-Frachtbriefen, resp. Schiffsconnossements, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, zu erbringen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Anhang zu den Tarifen des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	kr. 61·9	kr. 57·9	kr. 4·0	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1896. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 2 ex 1894, Pos. 82, publicirten Frachtsätze werden durch die gegenwärtige Verlautbarung aufgehoben, bezw. ersetzt
				Beraun (k. k. St.B.)	Aussig (A.T.E.)									
				Zditz (B.W.B.)	Aussig (A.T.E., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)				68·5	59·0	9·5			
				Beraun (B.W.B.)	Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				63·9	60·9	3·0			
				Zditz (B.W.B.)	Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				70·5	62·0	8·5			
1757	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schiefer	Troppau (K.F.N.B. oder M.S.C.B)	Eger (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	84·7 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1758	Oesterr. Nordwestbahn		Schwellen	Jedlesee K.F.N.B. trs.	Jedlesee loco	Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.	Manip.-Gebühr 8·0	3·5	4·5	Im Kartirungswege		
	Der ermässigte Frachtsatz findet nur auf jene Schwellentransporte Anwendung, welche an den Strecken-Vorstand der Oesterr. Nordwestbahn adressirt in Jedlesee anlangen und für Regiezwecke der Oe.N.W.B. bestimmt sind. Der ermässigte Frachtsatz gilt sowohl für Sendungen, welche über die K.F.N.B. als auch für solche die über die Wiener Verbindungsbahn in Jedlesee anlangen.													
1759	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Sämmtlichen Aufgabs-Stationen des Oberschlesischen Kohlenrevieres	Gross-Opatowitz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 15. October 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1892	Verschieden	Verschieden	3·6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1760	K.k.St.B.	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 105 vom 15. September 1894, unter fortlaufender Nummer 1559, für Steinkohlen- und Coake-Transporte von Krakau transit und Oswięcim transit (für Oberschlesische Provenienzen) nach Brody Reichsgrenze und Podwołoczyska Reichsgrenze verlautbarten ermässigten Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf jene nach Russland bestimmten Sendungen Anwendung, welche mit directe von der Aufgabsstation nach Brody **transit** (**Russland**), bezw. nach Podwołoczyska **transit** (**Russland**) lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Die Neuaufgabe der Transporte in den Grenzstationen hat binnen 6 Wochen (42 Tage) stattzufinden.													
1761	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Bantsch	Olmütz loco und transito	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende Juni 1895	Localtarife	40·9 kr.	25·7 kr.	15·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Bei Verwendung von zwei Wagen pro Sendung wird der ermässigte Frachtsatz für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 20000 kg für die verwendeten zwei Wagen in Anwendung gebracht
1762	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 ex 1893, unter fortlauf. Nummer 2515, für Coaks ab Ostrau Montanbahn nach Szczakowa und Granica publicirten Frachtnachlässe werden mit Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Verlautbarung unter Aufrechthaltung der bezüglichen Bedingungen und Modalitäten auch auf derlei Sendungen von M.-Ostrau loco mit der gleichen Bestimmung ausgedehnt.													
1763	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 143 ex 1893, unter fortlauf. Nummer 2516, für mineralische Kohlen und Coake ab Ostrau Montanbahn nach Ratschach-Weissenfels, Assling, Jauerburg und Lees-Veldes publicirte Frachtnachlass wird mit Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Verlautbarung unter Aufrechthaltung der bezüglichen Bedingungen und Modalitäten auch auf derlei Sendungen von M.-Ostrau loco mit der gleichen Bestimmung ausgedehnt.													

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 117. Wien, 13. October 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Betriebseröffnung auf der Localbahn Wotic-Selčan.

Am 1. October 1894 wurde die Localbahn Wotic-Selčan dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt in der Station Wotic der Linie Gmünd—Prag und führt über die Haltestelle Janowic bei Wotic und über die Stationen Stětkowic und Amschelberg nach Selčan.

Die genannten Stationen wurden für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Janowic bei Wotic nur für den Personenverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und ist diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag unterstellt.

Wien, im October 1894.

Eröffnung der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf.

Am 9. October 1894 wurde die schmalspurige Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt in der Station Unzmarkt der Linie Amstetten—Pontafel und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Lind (Haltestelle), Nieder-Wölz, Teufenbach, Frojach-Katschthal, Triebendorf (Haltestelle), Murau, Kaindorf (Haltestelle), St. Lorenzen o. Murau, Cäciliabrücke (Haltestelle), Wandritschbrücke (Haltestelle), Stadl a. d. Mur, Einach (Haltestelle), Turrach, Predlitz (Haltestelle), Kendlbruck (Haltestelle), Ramingstein (Haltestelle), Thomathal, Madling (Haltestelle), St. Leonhard (Haltestelle), Tamsweg, Wölting (Haltestelle), St. Andrä-Göriach (Haltestelle), Lintsching (Haltestelle), Maria Pfarr, nach der Station Mauterndorf.

Hiebei gelangen die Stationen Nieder-Wölz, Teufenbach, Frojach-Katschthal, Murau, St. Lorenzen o. Murau, Stadl a. d. Mur, Turrach, Thomathal, Tamsweg, Maria Pfarr, Mauterndorf für den Gesammtverkehr, die Haltestellen Lind, Triebendorf, Kaindorf, Cäciliabrücke, Wandritschbrücke, Einach, Predlitz, Kendlbruck, Ramingstein, Madling, St. Leonhard, Wölting, St. Andrä-Göriach, Lintsching nur für den Personenverkehr zur Eröffnung.

Der Betrieb dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und wird diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach unterstellt werden.

Wien, im October 1894.

Der englische Schiffbau in den letzten fünfzig Jahren.

Im Jahre 1843 liefen 698 Schiffe von zusammen 83.097 Tonnen vom Stapel; darunter waren nur 46 Dampfer mit 6129 T., weil die Rheder jener Zeit noch ein gewisses Vorurtheil gegen solche Fahrzeuge hatten. Im Jahre 1844 stieg der Tonnengehalt der gebauten Schiffe auf 94.955 T., 1845 auf 123.230 T., 1846 auf 125.350 — darunter bereits 77 Dampfer mit 15.956 T. — und 1847 sogar auf 145.834 T. Dann aber tritt ein Rückgang ein, und man findet 1894 nur noch 117.953 T. Der Grund hiefür ist darin zu suchen, dass die Rheder trotz aller Erfolge der Dampfschiffe noch immer Bedenken trugen, in ausgedehnterem Masse zu ihnen überzugehen, gleichwohl sich aber auch grosse Zurückhaltung bezüglich der Bestellung von Segelschiffen auferlegten, weil man nicht Fahrzeuge anschaffen wollte, welche möglicherweise bald veraltet sein würden. Indessen begriffen die Werftbesitzer sehr wohl, dass sie aus den erworbenen Kenntnissen den grösstmöglichsten Vortheil ziehen müssten; sie richteten sich daher darauf ein, auch den ausländischen Rhedern Schiffe zu liefern, und ihre Bemühungen waren von dem besten Erfolge gekrönt. Natürlich konnte der Tonnengehalt der gebauten Schiffe nicht plötzlich in die Höhe schnellen, und 1851 verlassen immerhin nicht mehr als 574 Segler und 78 Dampfer von zusammen 149.637 T. die Werften. Für die folgenden drei Jahre beträgt der Tonnengehalt bereits 167.491, bezw. 203·171 und 196.942 T. Im Jahre 1855 liefen nicht weniger als 865 Segler und 233 Dampfer von zusammen 323.200 T. vom Stapel. Wenn diese Ziffer auch ausnahmsweise hoch ist, so findet man doch auch für 1856 noch 244.578 T., für 1857 250.472 und für 1858 208.080 T.

Von 1863 bis 1869 liefern die Werften 2197 Dampfer und 6164 Segler von 880.000, bezw. 1,700.389 T. Schon in diesem Zeitraume kann man also gegen früher eine verhältnissmässig grössere Zunahme der Dampfer als der Segler beobachten; in dem folgenden Zeitraume aber ist auch an und für sich nur noch die Anzahl der Segler grösser als diejenige der Dampfer, bezüglich des Gesammttonnengehaltes überwiegen fortan die Dampfer. Von 1870 bis 1876 verliessen nämlich 3274 Dampfer von 1,973.737 T. und 3695 Segelschiffe von nur 1,010.778 T. die Werften. Im Jahre 1877 wurden 389 Dampfer von 221.330 T. und 707 Segler von 212.364 T. vom Stapel gelassen; hievon entfielen allein auf die Werften von Clyde 100 Dampfer (43.190 T.) und 72 Segler (73.638 T.). Die Zahl der Holzschiffe betrug 561 (42.912 T.), die der Eisenschiffe 529 (389.717 T.) und jene der Schiffe gemischter Construction 6 (1065 T.).

In den folgenden Jahren machte der Schiffbau in Grossbritannien alljährlich beständige Fortschritte. Im Jahre 1881 erreichte der Neubau von Schiffen bereits 1,000.000 T., 1882 sogar 1,200.000 T. und 1883 dann 1,250.000 T. Auf diese ungeheuere Vermehrung der Schiffsbauten erfolgte ein Rückschlag: der Raumgehalt der 1884 aus den englischen Werften hervorgegangenen Seeschiffe betrug nur noch 750.000 T., in den drei folgenden Jahren nur 540.000, bezw. 473.675 und 578.668 T.

Im Jahre 1888 wurden aber wieder 693 Schiffe mit 903.687 T. vom Stapel gelassen; davon entfielen 280.056 T. (180 Dampfer und 122 Segler) auf die 41 Werften des Clyde, 213.205 T. (132 Schiffe) auf die 17 Werften des Tyne, 142.410 T. auf die 13 Werften des Wear, 72.149 T. auf die 3 Werften von West-Hartlepool, 57.171 T. auf die 5 Werften des Tees, 35.497 T. auf die 3 Werften von Belfast, 19.057 T. auf die 4 Werften des Mersey, 11.107 T. auf die 4 Werften von Dundee und 71.035 T. auf die übrigen Werften. Die Segelschiffe spielen nur bei den Clyde-Werften eine Rolle und verschwinden auf den übrigen. Der Schiffsbau hat überhaupt eine durchgreifende Aenderung erfahren: an die Stelle der Holzschiffe treten Stahlschiffe und die kleineren Fahrzeuge werden durch mächtige Kolosse ersetzt. Im Jahre 1888 sind nur noch 9 pCt. Segler, und mehr als 90 pCt. aller Schiffe sind aus Stahlplatten, während im Vorjahre dieses Verhältniss kaum 81 pCt. betrug. Wie sehr die Grösse der Schiffe zunahm, erhellt daraus, dass der durchschnittliche Tonnengehalt von 1881 bis 1888 für die Werften des Tyne von 1440 auf 1610 T., für die des Wear von 1681 auf 1898 T. und für jene von West-Hartlepool von 1767 auf 2230 T. stieg. Auf den Werften des Clyde wurden 1887 187 Schiffe unter 500 T., 10 von 500 bis 1000 T., 16 von 1500 bis 2000 und 12 von mehr als 4000 T. vom Stapel gelassen. Im Jahre 1888 entfielen dagegen auf die erste Gruppe nur 97, auf die zweite 34, auf die dritte 22 und auf die vierte 21 Schiffe.

Im Jahre 1889 schnellt der Tonnengehalt der gebauten Schiffe plötzlich wieder auf 1,286.000 T. Hievon kamen 335.201 T. auf den Clyde, 281.710 T. auf den Tyne, 217.337 T. auf den Wear, 110.436 T. auf den Tees, 84.109 T. auf West-Hartlepool, 41.591 T. auf Barrow in Furneess, 87.265 T. auf Belfast und Londonderry. Der Raumgehalt der Dampfer betrug 1,188.094 T. (90·66 pCt.) und jener der Stahlschiffe 237.108 T. (94·4 pCt.).

Das Jahr 1890 erreichte mit 1,241.124 T. nicht ganz das Vorjahr; diese Tonnenzahl vertheilte sich mit 676.937 T. auf die Häfen der Nordostküste, mit 349.945 T. auf den Clyde, mit 65.361 T. auf Belfast, mit 27.783 T. auf den Mersey, mit 24.665 T. auf Barrow in Furneess, mit etwa der gleichen Tonnenzahl auf Dundee, mit 10.593 T. auf Londonderry und mit dem Reste auf die übrigen Werften. Die Werft von Russel & Comp. (Clyde) lieferte allein 70.000 T., jene von Gray & Comp. (West-Hartlepool) 64.253 T. Hiebei kam immer mehr die Neigung zum Durchbruche, Stahl statt des Holzes zu verwenden und den Tonnengehalt der Schiffe zu vergrössern.

Im Jahre 1891 erreichte der Gesammttonnengehalt der vom Stapel gelassenen Fahrzeuge wieder 1,293.560 T., und zwar 325.477 T. (218 Dampfer und 123 Segler) in dem Clyde, 192.150 T. (67 Dampfer und 22 Segler) in dem Wear und 185.283 T. (138 Dampfer und 1 Segler) in dem Tyne. Bemerkenswerth ist, dass die Zahl der Segler wieder zuzunehmen beginnt. Unter den englischen Bestellern ragten die Rheder von Liverpool mit 219.294 T., jene von London mit 215.351 T. und jene von Glasgow mit 128.232 T. hervor.

Ueber die Ergebnisse des Baujahres 1892 hegte man Anfangs grosse Besorgnisse, die auch nicht ungerechtfertigt waren; denn der Rückgang der Frachten verschärfte sich, und der Ausstand der Eisenbahn-Bediensteten, sowie der Bergleute nöthigte zu zeitweiligen Arbeitseinstellungen. Trotz alledem wurden in diesem Jahre noch 1,275.343 T. — oder nach anderen Angaben 1,249.962 T. — neuer Schiffe geliefert. Dazu trugen u. A. der Clyde 336.414 T., der Tyne 219.986 T., der Wear 186.449 T., der Tees 103.725 T., Belfast und Londonderry 100.707 T., der

Mersey 39.627 T. und Barrow 29.672 T. bei. Auf die Werft von Harland & Wolff (Belfast) entfielen allein 68.612 T., auf diejenige von Gray & Comp. in West-Hartlepool 59.810 T. Während einerseits die Verwendung von Stahl in solchem Masse zunahm, dass 1892 97·74 pCt. aller Dampfer und 97·45 pCt. aller Segler aus jenem Materiale hergestellt wurden, zeigte sich andererseits die Neigung, mehr zum Segelschiffe zurückzukehren, welches in dem fraglichen Jahre bereits wieder 24 pCt. der Neubauten einnahm.

Wenn man die Vertheilung der Schiffe auf die einzelnen Landesgebiete verfolgt, so findet man die Werften am Clyde stets an erster Stelle. Dieselben lieferten im Jahre 1860 nur 47.833 T., 1865 schon 153.932 T., 1870 186.401 T., 1875 211.824 T., 1880 241.114 T., 1881 341.022 T., 1882 391.934 T. und 1883 sogar 419.664 T. Letztere Ziffer ist seitdem nicht erreicht worden. Die Bauthätigkeit der gedachten Werften fiel 1884 auf 296.854 T., 1885 auf 193.853 T. und 1886 auf 172.440 T. herab. Beim Wiederaufleben des Verkehres stieg der Raumgehalt der neugebauten Schiffe 1888 auf 280.037 T., 1890 auf 349.995 T. und 1892 auf 336.414 T. Ein ähnlicher Umfang der Thätigkeit der Clyde-Werften wie im Jahre 1883 dürfte jedoch deshalb nicht zu erwarten sein, weil in England überall neue Werften angelegt werden und das Ausland sich thunlichst selbstständig zu machen sucht.

Unter den ausländischen Kunden der englischen Werften nimmt Deutschland einen der ersten Plätze ein. Im Jahre 1888 gaben die britischen Schiffbauanstalten an die englischen Colonien und das Ausland 138 Schiffe von 162.577 T. Gehalt ab. Davon entfielen u. A. auf Deutschland 54.213 T., auf Frankreich 19.150 T., auf Spanien 17.956 T., auf Portugal 16.500 T. und auf Norwegen 7550 T. Im Jahre 1892 betrug der Bezug des Auslandes — welcher 1889 die Zahl von 293.093 T. erreichte — nur mehr 188.312 T. Hievon kamen 30.916 T. auf Oesterreich-Ungarn, 24.248 T. auf Deutschland, 18.663 T. auf Schweden und Norwegen, 15.547 T. auf Südamerika, 15.165 T. auf Griechenland und 9786 T. auf Russland. Indessen stellen diese Zahlen bei Weitem nicht alle Schiffe dar, die in England gebaut wurden und eine andere Flagge führen; häufig werden auch mehr oder weniger neue englische Fahrzeuge von ausländischen Rhedern gekauft und wechseln erst später ihre Flagge. Wenn sich hierüber keine auch nur annähernde Ziffern beibringen lassen, so steht doch fest, dass mehr als drei Viertheile aller Seeschiffe von englischen Werften stammen.

[„Hansa.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Podgórze-Bonarka—Lemberg: Anlage einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage einer Schleppbahn, abzweigend von der Station Glinna-Nawarya, für Zwecke der Firma Liban & Ehrenpreis für den 15. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Concipist Stanislaus Ritter v. Grodzicki betraut. [G.-I.-Z. 17.944.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Getreidemagazin in Wien.) Am Wiener Centralbahnhofe wird für Zwecke der Firma Brüder Gibian ein hölzernes Getreidemagazin hergestellt. [26. September, Z. 47.494.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Kesselanlage in der Personenhalle in Wien.) Am Bahnhofe in Wien wird in der Personenhalle eine Kesselanlage zum Vorwärmen der Wagengarnituren bei den Personen- und Schnellzügen hergestellt. [25. September, Z. 47.649.]

— (Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Libitz.) In der Station Libitz wird aus Anlass der nothwendig gewordenen Erweiterung der Beamtenwohnungen, Warte- und Dienstlocalitäten das Aufnahmsgebäude entsprechend vergrössert. [27. September, Z. 52.432.]

— (Erweiterung einer Schleppbahnanlage.) Das Project für die Erweiterung der Schleppbahnanlage zur chemischen Fabrik der Firma Kind & Herglotz in Aussig in Kilometer 432·1/3 nächst der Station Schreckenstein wurde zur Ausführung genehmigt. [25. September, Z. 47.648.]

— (Instandsetzung eines Parallelweges.) Die Instandsetzung des links der Station Poděbrad führenden und die Bahn in km 314·0/7 kreuzenden Parallelweges wurde genehmigt. [21. September, Z. 45.281.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Bauliche Veränderung in der Station Chwala-Pocernitz.) Für die Ueberstellung der der Zuckerfabrik in Litol gehörigen Brückenwaage, dann für die Herstellung eines gemauerten Waaghäuschens in der Station Chwala-Pocernitz wurde die Baubewilligung ertheilt. [21. September, Z. 49.155.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Nebengebäude in Trautenau.) Das Project für die Adaptirung eines Nebengebäudes zu einem Locale für Reisegepäcks-Ausgabe und für die Herstellung eines neuen Nebengebäudes in der Station Trautenau wurde genehmigt. [20. September, Z. 44.731.]

— Herstellnng einer telephonischen Verbindung.) Für die Herstellung einer telephonischen Verbindung des Aufnahmsgebäudes der Station Alt-Paka mit der in der Richtung gegen Parschnitz in der Nähe des Wechsels Nr. 30 gelegenen Stations-Aufseherhütte wurde die Baubewilligung ertheilt. [21. September, Z. 42.061.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Bauliche Herstellungen in Parschnitz.) Für die Herstellung einer Veranda und eines Nebengebäude-Anbaues an das bestehende Aufnahmsgebäude in der Station Parschnitz wurde der Bauconsens ertheilt. [21. September, Z. 51.152.]

Böhm. Commercialbahnen. (Localbahn Smidař-Hochwessely: Sperrschranken in km 7·570.) Das Project für die Absperrung einer Feldbahn gegen die Localbahn Smidař-Hochwessely in km 7·570 durch einen sperrbaren Schubschranken wurde zur Ausführung genehmigt. [29. September, H.-M.-Z. 52.424.]

Valsuganabahn. (Nivelette-Aenderungen.) Das Project für Aenderung der Nivelette zwischen km 13·6 und km 23·5 der Valsuganabahn wnrde genehmigt. [21. September, H.-M.-Z. 47.268.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Strecke Jaroslau—Sokal: Stationsnamensänderung.) Mit 1. October ist die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Jaroslau—Sokal gelegenen Station Korczów in „Korczów bei Uhnów“ abgeändert worden.

— (Localbahn Schwarzenau-Zwettl—Waidhofen a. d. Thaya: Zugsverkehr.) Die während der diesjährigen Sommerfahrordnung auf der Localbahn Schwarzenan-Zwettl—Waidhofen a. d. Thaya im Verkehre gestandenen gemischten Züge Nr. 3957 nnd 3958 werden auch noch in den Monaten October und November geführt.

— (Localbahn Wotic-Selčan: Eröffnung.) Am 1. October ist die Localbahn Wotic-Selčan mit den Stationen Stětkowic, Amschelberg, Selčan und der Haltestelle Janowic bei Wotic dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Hiebei gelangten die Stationen Stětkovic, Amschelberg und Selčan für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Janowic bei Wotic für den Personenverkehr zur Eröffnung.

— (Strecke Prag—Moldau: Eröffnung der Haltestelle Weberschan für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen.) Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene, zwischen den Stationen

Leneschitz und Hochpetsch gelegene Haltestelle Weberschan der Strecke Prag—Moldau ist am 1. October auch für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Bis zur Einbeziehung dieser Station in den Kilometerzeiger werden der Frachtberechnung für die Strecken Leneschitz—Weberschan und Hochpetsch—Weberschan je 6 km zu Grunde gelegt. Ebenso werden im Verkehre mit den übrigen Stationen des Abschnittes A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, Neuauflage vom 1. Jänner 1894, die Entfernungen für diese Station in der Weise ermittelt, dass an die Kilometer für die Station Leneschitz, bezw. Hochpetsch je 6 km anzustossen sind. Für die Frachtberechnung ist der Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Neuauflage vom 1. Jänner 1894, sammt Nachträgen massgebend.

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Personen-Haltestelle Wlkanetsch für den Wagenladungs- und Güterverkehr.) Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete, zwischen den Stationen Leschtina und Goltsch-Jenikau gelegene Haltestelle Wlkanetsch ist am 5. October auch für den Wagenladungs-Güterverkehr, vorläufig jedoch, da die Zufahrtsstrasse bisher projectsmässig nicht durchgeführt ist, blos für den Verkehr von Zuckerrüben und Rübenschnitten, deren Zufuhr auf provisorischer Strasse erfolgt, eröffnet worden. [Z. 54.206.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Medusa" von Triest nach Brasilien.) Dieser Dampfer von 1686 Tonnen Gehalt ist am 15. September mit 5 Passagieren und 176 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Brasilien abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 7 Colli Holzmöbel; nach Bahia 1400 Colli Mehl, 50 Colli Stahl, 1 Collo Strohhüte; nach Victoria 50 Colli Bier; nach Rio de Janeiro 75 Colli Stahl, 50 Colli Pfeffer, 50 Colli Holzmöbel; nach Santos 23 Colli Holzmöbel. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 28.997 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schlusstermine für die Güteraufnahme von Kaufmannsgütern in Einzelsendungen pro 1894.) Eine Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft enthält die Schlusstermine pro 1894 für die Güteraufnahme von Kaufmannsgut in Einzelsendungen auf der Donau, Theiss und Save nach den verschiedenen Endbestimmungen.

Im Thalverkehre nach Sulina, Constantinopel und Schwarze Meerhäfen endigt die Güteraufnahme: in Regensburg und den Stationen ober Passau mit 27. October, in Passau und den Stationen ober Linz mit 29. October, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 31. October, in Korneuburg und Nussdorf mit 3. November, in Wien, Nordbahnlände, mit 4. November, in Wien, Praterquai, mit 6. November und in Budapest mit 7. November.

Für den Thalverkehr nach den Donaustationen unterhalb Turn-Severin bis einschliesslich Galatz—Tultscha endigt die Güteraufnahme: in Regensburg und den Stationen ober Passau mit 6. November, in Passau und den Stationen ober Linz mit 8. November, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 10. November, in Korneuburg und Nussdorf mit 13. November, in Wien, Nordbahnlände, mit 14. November, in Wien, Praterquai, mit 16. November und in Budapest mit 17. November.

Für den Thalverkehr nach den Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Turn-Severin endigt die Güteraufnahme: in Regensburg und den Stationen ober Passau mit 17. November, in Passau und den Stationen ober Linz mit 19. November, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 21. November, in Korneuburg und Nussdorf mit 24. November, in Wien, Nordbahnlände, mit 25. November, in Wien, Praterquai, mit 27. November und in Budapest mit 29. November.

Für die Zwischenstationen der Strecke Passau—Wien endigt die Güteraufnahme: in Regensburg und den Stationen ober Passau mit 16. November, in Passau und den Stationen ober Linz mit 18. November, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 19. November, in Korneuburg und Nussdorf mit 17. November, in Wien, Nordbahnlände, mit 17. November, in Wien, Praterquai, mit 17. November und in Budapest mit 10. November.

Für die Zwischenstationen der Strecke Wien—Budapest, mit Ausnahme der Stationen Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest, welche nach Massgabe von Witterungs- und Wasserstandsverhältnissen auch später bedient werden, endigt die Güteraufnahme: in Regensburg und den Stationen ober Passau mit 16. November, in Passau und den Stationen ober Linz mit 18. November, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 19. November, in Korneuburg und Nussdorf mit 25. November, in Wien, Nordbahnlände, mit 26. November, in Wien, Praterquai, mit 28. November und in Budapest mit 28. November.

Ferner wird die Güteraufnahme im Zwischenverkehre der Stationen der Strecken:

Wien—Passau	geschlossen am	17. November
Wien—Budapest	„	„ 28. „
Budapest—Szt. Endre—Da.-Bogdány	„	„ 19. October
Budapest—Belgrad—Orsova	„	„ 29. November
Turn-Severin—Galatz	„	„ 29. „
Szegedin—Titel	„	„ 29. „
Draueck—Barcs	„	„ 29. „

wobei Rücksicht zu nehmen ist auf die vorangeführten und nachstehenden früheren Einstellungstermine auf einzelnen Strecken und Stationen.

Für den Berg-Stückgutverkehr wird der Schluss der Güteraufnahme den vorstehenden Schlussterminen für die Thalfahrten entsprechend angepasst.

Die Güteraufnahme nach und von den Stationen Straubing, Deggendorf, Vilshofen, Obernzell, Wesenufer, Wilhering, Persenbeug, Marbach, Melk, Aggsbach, Rossatz, Hollenburg, Zwentendorf und Tulln wird mit 31. October geschlossen. Transporte von allen unterhalb Wien gelegenen Stationen nach den vorgenannten Bestimmungsstationen werden nur bis 15. October übernommen.

Die Güteraufnahme nach und von den Stationen Da.-Körtvélyes, Böös, Süttö, Radvány, Sattel-Neudorf, Szob, Veröcze, Tétény, Érd, R.-Almás, Tass, Szalk, Apostag, Harta, Ordas, Szegszárd, Szekcsö, Dalya, Futak und Kamenitz wird mit 15. November geschlossen. Die Uebernahme von Transporten ab allen Stationen ober Wien nach den genannten Stationen wird mit 1. November, ab allen Stationen unter Wien mit 10. November geschlossen.

Die Güteraufnahme im Verkehre der Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest unter einander, dann im internen Verkehre der Savestrecke Semlin—Sissek und im intern-serbischen Donauverkehre bleibt nach Massgabe von Witterungs- und Wasserstandsverhältnissen auch nach dem 30. November offen.

Literatur.

Eine neue Eisenbahnkarte.

Der Mangel einer praktischen Eisenbahnkarte wurde zufolge der immensen Bauthätigkeit auf diesem Felde immer mehr fühlbar.

Ueber Initiative der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gelangte nun eine Eisenbahnkarte der österr.-ungar. Monarchie zur Ausgabe, welche den diesbezüglichen weitgehenden Anforderungen vollkommen entspricht.

Diese Eisenbahnkarte, in der Grösse von 1.65 + 1.20, enthält alle Eisenbahn-Stationen und Haltestellen der österr.-ungar. Monarchie, die Entfernungen der Stationen unter einander und von einer Abzweigestation zur anderen, so dass auf Grund dieser Karte die kürzeste Entfernung von jeder Station nach allen Stationen schnell und sicher ermittelt werden kann. Das Problem eines graphischen Kilometerzeigers kann daher auch als gelöst angesehen werden.

Das zu dieser Karte gehörige Stationsverzeichniss zeigt an, zu welcher Bahn, Betriebs-Direction, bezw. Betriebsleitung jede Station gehört, in welchem Kronlande sie liegt und in welchem Felde der Karte sie eingezeichnet ist. Um den lästigen Richtigstellungen, hervorgerufen durch neue Eröffnungen etc., auszuweichen, wird das Stationsverzeichniss jeden Monat in neuer Ausgabe erscheinen.

Die Karte kann gegen Einsendung von 1 fl. durch die Redaction der Eisenbahnkarte, Budapest, Theresien-Ring 60, bezogen werden.

Alle bis Ende April 1894 erschienenen Stationsverzeichnisse werden gratis nachgeliefert.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages VIII zu Theil II, Tarifheft Nr. 3.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1894 gelangt der Nachtrag VIII zu dem vom 1. April 1880 giltigen Theil II, Tarifheft Nr. 3, für den Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Die Ermässigung der Frachtsätze im Verkehre mit den bayerischen Stationen Schaftlach und Tölz.
2. Einen neuen Ausnahmetarif Nr. 29 für Holzspäne zur Bier- und Essigklärung.
3. Einen neuen Ausnahmetarif Nr. 30 für Käse.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 10. October 1894. [766]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Allstedt.

Mit Giltigkeit vom 15. October 1894 wird die Station Allstedt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt mit den um 2 Mark pro 10.000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Oberröblingen a. d. Helme in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Wien, am 11. October 1894. [767]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages II zum Tarife Theil III, Heft 2, vom 1. September 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1894 und, insoweit Transportpreis-Erhöhungen eintreten, vom 1. December 1894 tritt der obengenannte Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderung von Frachtsätzen im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Bisenz—Pisek und Hradisch), sowie der gesellschaftlichen Stationen (Austerlitz — Ungar.-Brod und Olmütz [exclusive] — Müglitz) andererseits.

Reinabdrücke dieses Nachtrages können demnächst in unserem Tarifverkaufsbureau, sowie bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. October 1894. [768]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages VI zum Anhange der Tarife Theil II vom 1. Jänner 1893.

Mit 1. November 1894 tritt der obengenannte Nachtrag, welcher

1. Kartirungs-Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter, bezw. für Frachtgüter bestimmter Tarifclassen, und
2. Kartirungs-Frachtsätze für einzelne Artikel

enthält, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind demnächst in unserem Tarifverkaufsbureau käuflich zu beziehen.

Wien, am 9. October 1894. [769]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe einer Neuauflage des Tarifes Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1890.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1894 tritt unter Aufhebung des Tarifes Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1890 sammt Nachträgen eine Neuauflage dieses Tarifes in Wirksamkeit, in welche blos die zu dem obgenannten Tarife seither erschienenen Nachträge I bis XI ohne weitere tarifarische Aenderungen einbezogen wurden.

Exemplare dieses neuen Tarifes können demnächst in unserem Tarifverkaufsbureau, sowie bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. October 1894. [770]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge XV und XIV zu den Heften 1 und 2.

Mit 1. November 1894 treten zum Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarif vom 15. September 1890 die Nachträge XV und XIV zu den Heften Nr. 1 und 2 in Kraft; Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und sind zum Preise von 0·20, resp. 0·10 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 6. October 1894. [771]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

(Im Betriebe der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.)

Nachtrag III zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Gebührentarife der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 98 vom 30. August 1894 publicirte Nachtrag III tritt mit Rücksicht auf die im Verordnungs-Blatte Nr. 111 vom 29. September 1894 publicirte Einführung eines neuen Gebührentarifes nicht in Kraft.

Wien, am 6. October 1894. [772]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausnahmefrachtsätze für Schwefel nach Bamberg.

Auf Seite 152 des III. Nachtrages zum Theil II des Tarifes vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr sind die folgenden, vom 15. October 1894 an giltigen Schnittsätze des Ausnahmetarifes Nr. 16 (Schwefel) nachzutragen:

		Francs pro Tonne = 1000 kg
Bamberg	Pino	25 72
	Chiasso	27 04
	Peri	23·43

Wien, am 8. October 1894. [773]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Berechnung der Minimalgebühr im internen Verkehre derselben.) Seit 21. September 1894 wird bei Eil- und Frachtsendungen, welche von einer Station des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach einer Localbahnstation derselben oder umgekehrt, eventuell von einer Station des Hauptbahnnetzes über eine Localbahn nach einer anderen Station des Hauptbahnnetzes oder von einer Localbahnstation der genannten Verwaltung unmittelbar oder über die Hauptbahn nach einer anderen Localbahnstation derselben befördert werden, die Minimalgebühr von 20 kr. für die gesammten betheiligten Strecken (Hauptbahn- und Localbahnstrecken oder mehrere Localbahnstrecken) nur einmal, und zwar in dem Falle zur Berechnung gebracht, wenn die per Sendung für die einzelnen Strecken entfallenden tarifmässigen Transportgebühren zusammengenommen die Minimalgebühr nicht erreichen. Betragen dagegen die bei einer Sendung vorbezeichneter Art für die betheiligten Nordbahnstrecken entfallenden Transportgebühren zusammengenommen 20 kr. und darüber, so werden für die einzelnen dieser Strecken (Hauptbahn- und Localbahnstrecken oder mehrere Localbahnstrecken) die für dieselben sich thatsächlich ergebenden tarifmässigen Transportgebühren separat berechnet.

Deutsch - Russischer Ausnahmetarif 1 a, Theil I, für Getreide u. s. w. vom 20. August (1. September) 1894. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 26. October (7. November) wird zu dem Deutsch-Russischen Getreide- u. s. w. Ausnahmetarif 1 a, Theil I, vom 20. August (1. September) 1894 der I. Nachtrag ein geführt. Derselbe enthält für die Zweigbahnen der Kiew-Woronescher Eisenbahn: Kruty - Pirjatin, Kruty - Tschernigow, Konotop-Pirogowka, Korenewo-Rylsk und Korenewo-Sudscha erhöhte Frachtsätze, und zwar werden für die Zweigbahnstrecken bis zu den Uebergangsstationen Kruty, Konotop und Korenewo die Localfrachten der Kiew-Woronescher Bahn erhoben.

Druckabzüge des Tarifnachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Breslau-Sächsischer Gütertarif vom 1. August 1891. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 10. October 1894 tritt zu dem genannten Tarife der Nachtrag VIII in Kraft.

Durch denselben werden die Stationen Alt-Grottkau, Bischofswalde, Dziergowitz, Glogischdorf, Gross-Kunzendorf, Lipie, Neudorf, Pawonkau und Pluder des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, sowie Neundorf i. V. und Zaitsch der sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif aufgenommen.

Ausserdem enthält der Nachtrag ermässigte Entfernungen, bezw. Frachtsätze für die Stationen der Strecke Stahlhammer—Lublinitz—Herby und Kurtwitz—Nimptsch des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, sowie Tarifberichtigungen, bezw. Ergänzungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Prag.

Bau-Ausschreibung.

In der Station Laun der Linie Prag—Moldau gelangen in den Werkstätten-Anlagen nachstehende Bauten zur Ausführung:

a) Neue Wagen- und Locomotivmontirungen sammt überdeckten Schiebebühnerämen;
b) neue Zubauten an die bestehende Schmiede und das Kesselhaus;
c) Reconstructionen in den jetzigen Werkstättenräumen nebst Ueberstellung einzelner Holzgebäude und Ausführung diverser kleiner Bauten;
d) verschiedene Demolirungsarbeiten.

Die zu vergebenden Bauten sind in einem derartigen Zustande auszuführen, dass dieselben nach Legung des Oberbaues und Montirung der Gegenstände mechanischer Ausrüstung anstandslos in Benützung genommen werden können. Diese beiden letztgenannten Arbeiten bilden jedoch den Gegenstand dieser Offertausschreibung nicht.

Die Bauvergebung erfolgt rücksichtlich der in den Plänen und der Baubeschreibung ausgewiesenen Arbeiten um einen Pauschalbetrag, dagegen werden Arbeiten, welche unter die in den Plänen ausgewiesene Normallinie oder ausserhalb der mit vollen Linien gezeichneten ebenerdigen Grundrisse fallen, oder welche in der Baubeschreibung ausdrücklich als Mehrarbeiten auf Nachmass ausgewiesen sind, nach Einheitspreisen entschädigt.

Die sämmtlichen neuen Bauten sind bis Ende Juli 1895 unter die complet hergestellten Dächer zu bringen, damit dann anstandslos die ausständigen inneren Arbeiten in Angriff genommen werden können; diese sind bis 15. October 1895 zu beenden und die Bauten im übergabsfähigen Zustande bereit zu halten.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formularien derselben, der summarische Kostenanschlag und die Preislisten für die Arbeiten auf Nachmass, die auf die Bauten Bezug habenden Pläne, allgemeinen und besondere Hochbaubedingnissen, die Baubeschreibung liegen in dem Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Prag, Hybernergasse Nr. 1564, auf und kann in dieselben während der Amtsstunden, d. i. an Wochentagen von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags und an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr Vormittags, Einsicht genommen werden.

Daselbst werden auch alle etwa gewünschten Aufklärungen gegeben und jedem Offerenten nach Einsichtnahme und Fertigung der Offertbelege das Formulare für die Offerte, der summarische Kostenanschlag nebst der Preisliste, die Baubeschreibung und die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte ausgefolgt.

Die Offerte, welcher die Erlagsbestätigung der k. k. Directionscassa Prag über das Vadium von 20.000 fl. beizuschliessen ist, ist versiegelt und auf dem Couvert mit der Aufschrift:

„Offerte für Hochbauarbeiten in der Werkstätte Laun“

versehen, spätestens bis 30. October 1894 um 12 Uhr Mittags bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection einzureichen.

Die Offerenten bleiben bis 15. December 1894 im Worte. Ausdrücklich wird hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes rechnen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit hinsichtlich der soliden Ausführung der übernommenen Bauten nachzuweisen in der Lage sind.

Weiters wird darauf aufmerksam gemacht, dass Offerten, denen eine der als Bestandtheil derselben ausgewiesenen Beilagen fehlt oder deren Einbringung ohne Beischluss des Vadiumserlagscheines erfolgte, oder die eine Aenderung der Offertbedingungen anstreben oder unvollständig ausgefertigt sind, als nicht eingebracht betrachtet werden.

Prag, am 8. October 1894.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1764	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Schwaz	Innsbruck	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	21 Heller	14 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1765	Südbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Görz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen der Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz, Monfalcone und Sagrado, vom 1. Februar 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz, Monfalcone und Sagrado, giltig vom 1. Februar 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 437 Heller b) 343 „		Im Kartirungswege		
1766	Südbahn-Gesellschaft		Erdfarben der Pos. E-23 des Tarifes, Theil I	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	236	184	52 Heller	Im Kartirungswege		
									Heller incl. Mgb. u. ungar. Steuer					
1767	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Leer retourgehende Mineralsäure-Flaschen in Kisten als Frachtgut	sämmtlichen Stationen der Südbahn - Gesellschaft, der Wien - Pottendorf - Wr. - Neustädter Bahn und der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg		a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte; b) bei Zahlung der Fracht mindestens für das volle Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Anwendung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes XI der Südbahn-Gesellschaft	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarife	Verschieden	Frachtsatz ad a) der Classe C, ad b) des Specialtarifes 3	Verschieden	Im Kartirungswege		
1768	Südbahn-Gesellschaft	k. k. General-Direction der Oest. Staatsbahnen	Korkabfälle in gepressten Ballen	Peri transit	Mödling	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Abfertigung der Transporte mit directen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehres. Das Zugeständniss gilt nur für Sendungen, welche von Mailand proveniren	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	in France pro Tonne = 1000 kg			Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
									25·30	22·85	2·45			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1769	Südbahn-Gesellschaft		Rohmarmor	Peri transit	Kufstein transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen von Carrara proveniren und mit directe nach Kiefersfelden (Bayern) lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1895 an bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr	Verschieden	100 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1770	Südbahn-Gesellschaft		Schleifholz bis 6·3 m Länge der Position H—20, Ziffer 8, des Tarifes, Theil I		Görz	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat durch die Parteien veranlasst zu werden. Sendungen müssen von Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabriken bezogen und daher an diese Fabriken adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Kindberg					126	100	26			
				Marein					126	99	27			
				Kapfenberg					124	97	27			
				Bruck a/M.					124	96	28			
				Leoben S.B.					126	100	26			
				Pernegg					122	94	28			
				Mixnitz					120	93	27			
				Frohnleiten					118	92	26			
				Peggau					116	90	26			
				Stübing					116	90	26			
				Gratwein					114	90	24			
1771	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Schleifholz bis 6·3 m Länge der Position H—20, Ziffer 8, des Tarifes, Theil I	Sachsenburg	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat durch die Parteien veranlasst zu werden. Sendungen müssen von Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabriken bezogen und daher an diese Fabriken adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	142 Heller	101 Heller	41 Heller	Im Kartirungswege		
1772	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Trifail und Sagor	Görz	Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	64 Heller	60 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1773	Südbahn-Gesellschaft		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 im Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Stationen der Strecke Marburg exclusive—Franzensfeste exclusive einschliesslich der Provenienzen von Stationen der Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg der k. k. österr. Staatsbahnen	Peri transit, mit der Bestimmung nach Italien	Bei Sendungen in angewiesener Fracht wird die in dem nebenbezeichneten Ausnahmetarife unter A a 1 letzter Absatz vorgesehene Rückvergütung auf Grund des nachstehenden Rechnungsvorganges geleistet, u. z. sowohl dann, wenn bei tarifmässiger Instradirung via Peri aus der Frachtberechnung über die Instradirungsroute eine höhere Gesammtgebühr resultirt, als bei Frachtberechnung via Pontebba oder Cormons, als auch in dem Falle, wenn diese Unterbietung erst dadurch hervorgerufen wird, dass die italienischen Bahnen die Frachtsätze unter Hinzurechnung eines Goldagios für die österreichische Theilfracht in Lire Noten erheben: Es wird zu den nach der italienischen Bestimmungsstation sich via Peri und Pontebba, bezw. Cormons ergebenden Gesammtfrachtsätzen der nach dem Durchschnittscourse des jeweiligen Monats ermittelte Agiozuschlag auf die österreichischen Schnittsätze, wie sich derselbe auf Grund des von den italienischen Bahnen veröffentlichten Goldagios ergibt, hinzugerechnet. — Die sich bei dem Vergleiche der so gewonnenen Summen zu Ungunsten der Peri-Route ergebende Differenz, welche zunächst in Lire Noten ausgedrückt erscheint, wird unter Zugrundelegung des vorbezeichneten Goldagios in Goldfranc umgerechnet und der so resultirende Betrag alsdann rückvergütet. Diese Bestimmungen finden sinngemäss auch bezüglich jener Holzsendungen Anwendung, welche in Stationen der nebenbezeichneten Strecke in Gemässheit der unter C des in Rede stehenden Ausnahmetarifes Nr. 3 enthaltenen Bedingungen nach Italien reexpedirt werden. Hiebei ist für die Ermittlung der Rückvergütung das Datum der Reexpedition, bezw. das Durchschnittsagio jenes Monates massgebend, in welchem die Reexpedition stattgefunden hat. Die Liquidirung der Rückvergütungsbeträge erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. gegen die die Reexpedition nachweisenden Documente, wenn dieselben längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden. Die vorstehende Begünstigung gilt ab 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895.								
1774	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Güter aller Art), enthalten auf Seite 25 des in der 9. Rubrik näher bezeichneten Tarifheftes III	den auf den Seiten 11, 12 und 13 des Nachtrages III vom 1. November 1893 zum Tarifhefte III vom 1. Mai 1891 für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei genannten österreichischen Stationen sowie umgekehrt	den auf der Seite 13 des vorerwähnten Nachtrages III genannten Stationen der serbischen und bulgarischen Staatseisenbahnen, sowie der orientalischen Eisenbahnen	Einhaltung der Bestimmungen des vorerwähnten Ausnahmetarifes Nr. 2, bezw. des Tarifheftes III	Vom 1. Juli 1894 bis incl. 14. Juli 1894	Tarifheft III für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei vom 1. Mai 1891	Verschieden	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 für Güter aller Art, enthalten auf Seite 11, 12 und 13 des Nachtrages III vom 1. November 1893 zum vorerwähnten Tarifhefte III	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der betreffenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens 31. December 1894 bei der Direction der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest vorzulegen sind	
1775	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiesabbrände	Aussig Chemische Fabrik (Fabrikshof)	Geleiseanlage Königshof	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	67 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1776	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bürstenhölzer aus Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Freiwaldau-Gräfenberg	Wichstadtl-Lichtenau transit Grulich Eisenberg a. d. M. Hohenstadt transit Sternberg transit	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte bei Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 45·8 40·8 35·8 44·8 64·8	kr. 21·5 19·5 17·5 23·4 28·5	kr. 24·3 21·3 18·3 21·4 36·3	Im Kartirungswege		
1777	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Positionen H—19 und H—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Garsten transit	Wien K.E.B.	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Sp.-T. 2 33 kr. A.-T. I 29 kr.	25 kr.	8 kr. 4 kr.	Im Kartirungswege		
1778	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Horka via Čellechowitz	Prossnitz Localb. loco	Frachtgutmässige Aufgabe und Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	14 kr.	12 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1779	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische	sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres via Montanbahn	Kornitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen im Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehre, giltig vom 1. Jänner 1891	45 kr.	41·6 kr.	3·4 kr.	Im Kartirungswege		
1780	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Hornvieh	den in den Heften 1 und 2 des Specialtarifes für Hornvieh des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres enthaltenen österreichischen und ungarischen Stationen	Feldkirch	Unter Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Vom 1. November 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Specialtarife für Hornvieh-Transporte, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, giltig vom 1. März 1894		Im Verkehre mit Feldkirch finden die für die Station Buchs loco in den genannten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze und Routenangaben Anwendung		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1781	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rübenschnitte aus der Pos. Z. 13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zuckerfabrik Hatschein	Olmütz M.S.C.B. loco	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Besteht keiner	5·4 kr.		Im Kartirungswege		
1782	Oesterr. Nordwestbahn	Kuttenberger Localbahn	Mauer- und Dachziegel	Sedletz-Kuttenberg	Kuttenberg Stadt und vice versa	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarif der Kuttenberger Localbahn	8 kr.	4 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
1783	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren der Position G—20 des Tarif-Theiles I	Podĕbrad	Budapest	a) Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen b) Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen Das Aufladen dieser Sendungen muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1895	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. November 1893	a) 354 Heller b) 276 Heller	a) 282 Heller b) 209 Heller	a) 72 Heller b) 67 Heller	Im Kartirungswege		
1784	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Mehl und Mahlproducte (Position M—4 laut Tariftheil I vom 1. Jänner 1893)	Josefstadt-Jaroměř	Nach Stationen der Strecken: a) Nimburg—Tetschen, b) Nimburg—Jungbunzlau, c) Lissa—Prag und d) Turnau bis Seidenberg Sämmtlichen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten Das Aufladen dieser Transporte in Josefstadt-Jaroměř muss ausschliesslich auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	Verschieden	15 (fünfzehn) percentiger Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Specialtarifes 1 Auflassung des Zuschlages zu den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Im Rückvergütungswege Im Kartirungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage den Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen. Die Refactieansprüche sind längstens bis Ende Februar 1896 geltend zu machen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1785	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter, mit Ausnahme jener Artikel, deren Auf- oder Abladen dem Versender oder dem Empfänger tarifmässig obliegt, sowie jener Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gemacht worden sind, dass das Abladen durch die Arbeiter auf Kosten der Partei zu erfolgen hat; endlich mit Ausnahme mineralischer Kohle und Coaks	In allen Relationen von oder nach Austerlitz			Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif		0·8 Kreuzer als Nachlass von der Manipulationsgebühr		Im Rückvergütungswege	Monatlich vorzulegende Ausweise, deren Richtigkeit vom Stations-Chef in Austerlitz bestätigt werden muss, und in welchen die auf- oder abgeladenen Sendungen einzeln nach Datum, Inhalt, Gewicht und Bestimmungs-, resp. Aufgabestation anzuführen sind	Diese Begünstigung gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Austerlitz in directer Schienenverbindung stehen. Die betreffenden Güter müssen auf der bezüglichen Schleppbahn befördert und durch Arbeiter der Partei auf-, resp. abgeladen werden
1786	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Niederschlesische Gaskohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen der directen Tarife vom 1. Jänner 1889 und vom 1. Juni 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Prag St.E.G. Prag Oe.N.W.B Vysočan Oe.N.W.B. Lieben St.E.G. Lieben Oe.N.W.B.	1000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. Jänner 1889, vom 1. Juni 1889 und Theil II, Heft 7 des Localtarifes der St.E.G.	Verschieden		kr. 4·2	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
					Bubna loco und transit						3·2			
			Niederschlesischer Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892 nach den westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen etc.	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen von Beneschau bis Gaisbach-Wartberg exclusive, welche im Tarife mit der Conrekurzung A) bezeichnet sind			Tarif vom 1. November 1892			3·8			
					Beraun und Radotin						2·0			
				Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889	Prag Hrabovka transit für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen von Beneschau bis Gaisbach-Wartberg (exclusive), welche im Tarife vom 1. November 1892 nicht enthalten sind			Tarif vom 1. Jänner 1889			9·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1787	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Niederschlesische Kohle und Coake	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892	Kladno	Auflieferung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coake bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. November 1892	Verschieden		8·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896	Die Sendungen müssen directe auf die Werksbahn in Kladno übergehen. Die Einfahrtsgebühr in Kladno von 1·6 kr. per 100 kg wird separat berechnet
1788	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Niederschlesischer Coaks	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892	Zditz transit (für Königshof)	Auflieferung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. November 1892	Verschieden		8·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896	
1789	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose aus Position H—29 des Tarifes, Theil I	Wörgl	Grammat-Neusiedl Ober-Eggendorf Klein-Neusiedl Ebenfurth Pitten	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Aufladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	154 144 148 132 156 Heller inclus. Mgb.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1790	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Coake und Briquette	Ostrauer Revier M.-Ostrau Hruschau Szczakowa Trzebinia Oderberg Dombrau Karwin Trzynietz	Oroszka, Station der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Im Uebrigen sind die für den Kohlenverkehr bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	Vom 1. November 1894 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Heft I des ab 1. März 1892 giltigen Ausnahmetarifes für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr und Heft I des ab 1. April 1892 giltigen Ausnahmetarifes für den Oberschlesisch-Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr		57·0 57·0 57·0 79·2 77·9 59·0 57·0 57·0 55·0		Im Kartirungswege		Für Sendungen von Preuss.-Schlesien wird zu den Oderberger Frachtsätzen an Ueberfuhrsgebühr 1 Kreuzer per 100 kg hinzugerechnet
1791	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Mineralkohle und Coaks	Der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 148 vom 30. December 1893, sub Pos. 2981, für Transporte von Mineralkohle und Coaks von Dombrau oder Karwin nach Zágráb (Agram) verlautbarte ermässigte Frachtsatz von 78 Kreuzern wird statt bei Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 2000 Tonnen schon bei Auflieferung eines Quantums von 1000 Tonnen zugestanden.										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 118. **Wien, 16. October 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 3. September 1894*) für die Localbahnen von Branowitz nach Pohrlitz und von Rohrbach-Seelowitz zur Stadt Seelowitz.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Actiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe von Localbahnen von Branowitz nach Pohrlitz und von Rohrbach nach Seelowitz gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Gesellschaft diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen der Actiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Recht zum Baue und Betriebe der beiden nachbenannten, als normalspurige Localbahnen auszuführenden Locomotiv-Eisenbahnen, und zwar:

1. von der Station Branowitz nach Pohrlitz,
2. von der Station Rohrbach-Seelowitz zur Stadt Seelowitz.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildenden Eisenbahnen werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für

*) Enthalten in dem am 11. October 1894 ausgegebenen LXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 194.

die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahnen binnen längstens einem und einem halben Jahre vom Tage der bezüglichen Baubewilligung zu vollenden, sohin die fertigen Bahnen zu dem letztbezeichneten Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in Baarem oder in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Dauer der Concession mit dem in § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit vom heutigen Tage bis 31. December 1983 festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 6.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit, jedoch nur beide zusammen, unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises wird, wenn die Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 erfolgt, das Reinerträgniss der einzulösenden Localbahnen im günstigsten der letzten, dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen rechnungsmässig abgeschlossenen fünf Jahre festgestellt.

2. Wenn die Einlösung nach Ablauf des Jahres 1903 erfolgt, werden zur Bestimmung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse der einzulösenden Localbahnen während der letzten, dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, rechnungsmässig abgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

3. Sollte jedoch der nach Zahl 1, resp. 2 ermittelte Reinertrag nicht wenigstens die Annuität erreichen, welche zur vierpercentigen Verzinsung und zur Tilgung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitals der einzulösenden Localbahnen innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so wird dieser Annuitätenbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

4. Das im Falle der Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 nach Zahl 1, resp. nach Zahl 3 ermittelte Reinerträgniss erhöht sich um einen Zuschlag, welcher, falls die Einlösung in den Jahren 1895 bis einschliesslich 1898 erfolgt, 10 pCt., und falls die Einlösung in den Jahren 1899 bis einschliesslich 1903 erfolgt, 5 pCt. beträgt.

5. Die zu leistende Entschädigung hat in einer Rente zu bestehen, welche im Falle der Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 dem nach Zahl 1 und 3 zu ermittelnden Erträgnisse nebst dem in Zahl 4 festgesetzten Zuschlage, im Falle der Einlösung nach Ablauf des Jahres 1903 aber in dem nach Zahl 2, resp. 3 ermittelten Durchschnitts-, bezw. Minimalerträgnisse ohne einen solchen Zuschlag gleichkommt.

Diese Rente ist während der übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten an die Gesellschaft zu erfolgen.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der zur Einlösung gelangten Bahnlinien mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, soweit dieselben aus dem Anlagecapitale beschafft sind, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung, ihrer Bestimmung entsprechend, ganz oder theilweise bereits verwendet sind.

§ 7.

Im Uebrigen haben auf die beiden im § 1 genannten Bahnen, unbeschadet der für dieselben vom Handelsministerium aufzustellenden besonderen Concessions-Bedingnisse, die Bestimmungen der §§ 5 bis einschliesslich 8, ferner der § 10, sowie die §§ 12 bis einschliesslich 14 der Concessions-Urkunde vom 16. April 1890, R.-G.-Bl. Nr. 90, betreffend die Localbahnen Zauchtl-Bautsch, Zauchtl-Fulnek und Troppau-Bennisch sinngemässe Anwendung zu finden.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und der Gesellschaft das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am dritten Tage des Monates September, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahnen von Branowitz nach Pohrlitz und von Rohrbach-Seelowitz zur Stadt Seelowitz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirten Bahnen von Branowitz nach Pohrlitz und von Rohrbach-Seelowitz zur Stadt Seelowitz sind mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahnen für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahnen sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Gesellschaft allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Unternehmern für die Bauausführung vorzuschreiben, dass dieselben auf ihre Kosten die Unfall- und Krankenversicherung ihrer Arbeiter und des übrigen Baupersonals auf Grund der Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, und den sonstigen einschlägigen Verordnungen veranlassen und alles hiefür Nothwendige aus eigenen Mitteln vorkehren.

2. Trasse.

Die Trasse der circa 8 km langen Localbahn Branowitz—Pohrlitz verlässt die Station Branowitz an ihrem nördlichen Ende, wendet sich sodann gegen Westen, führt bei dem Orte Přibitz vorbei und endet im Süden der Stadt Pohrlitz nächst der Pohrlitz-Nikolsburger Reichsstrasse.

Die Trasse der circa 3 km langen Localbahn Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt zweigt am Südende der Station Rohrbach-Seelowitz von der Nordbahnlinie Lundenburg—Brünn ab, wendet sich gegen Osten und endet nächst der Zuckerfabrik in Seelowitz.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrassen können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahnen nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

In den Anschlussstationen ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der bestehenden Bahn auf die Localbahnen und umgekehrt Sorge zu tragen, und darf durch die Einmündung der Localbahnen die dermalige Leistungsfähigkeit der Stationen Branowitz und Rohrbach-Seelowitz nicht beeinträchtigt werden.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an den concessionirten Bahnen gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Gesellschaft und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahnen sind eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahnen ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000, mindestens eine Länge von 10 m erhalten.

Das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven ist noch vor dem Baubeginne dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahnen ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahnen massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Steigung für die Localbahn von Branowitz nach Pohrlitz 18 Permille und für die Localbahn von Rohrbach-Seelowitz nach Seelowitz Stadt 14 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Permille nicht übersteigen darf.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten und ist nach den für die mit Allerhöchster Concessions-Urkunde vom 16. April 1890, R.-G.-Bl. Nr. 90, der Gesellschaft concessionirten Localbahnen genehmigten Normalien auszuführen.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 2 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahnen die im § 3, lit. h, Absatz 1, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Bei der Ausführung der Bahnen ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen im Systeme des schwebenden Stosses auszuführen, in welchem Falle die aus Flussstahl zu erzeugenden Schienen ein Minimalgewicht von 26 kg per laufendes Meter haben sollen, oder im Systeme des schwebenden oder festen Stosses herzustellen, wenn altbrauchbare Stahlschienen im Gewichte von 31 kg per laufendes Meter verwendet werden.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte ist so zu bemessen, dass die Inanspruchnahme der

Schienen unter Berücksichtigung der grössten zulässigen Abnützung bei den vorkommenden Raddrücken 1000 kg per Quadratcentimeter nicht übersteigt.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 15 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nur dann statthaft, wenn sämmtliche Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn kann im Allgemeinen unterbleiben, es ist jedoch für das ambulante Streckenpersonal für eine entsprechende Unterkunft vorzusorgen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an den Bahnen sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen sind nach dem jeweiligen Erfordernisse zu bemessen.

Die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss der Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Handelsministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen, bezw. auszuführen.

In jenen Stationen, welche laut Punkt 9, Absatz 4, Distanzsignale erhalten, sind diese letzteren mit den Central-Weichenstellanlagen in mechanische Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung hievon zeitweilig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahnen sind mit einer Telegraphen- oder Telephon-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahnen mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei den Anschlussstationen an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung in entsprechende mechanische Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens drei Locomotiven anzuschaffen.

Der Bedarf an Wagen ist aus dem Stande des gesellschaftlichen Bahnnetzes zu decken.

Die Pläne für die Locomotiven unterliegen, wenn dieselben nicht nach bereits genehmigten Typen gebaut werden, der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen. Nach Genehmigung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verordnungslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, ausnahmsweise den Bezug aus dem Auslande zu gestatten, falls die Gesellschaft nachweist, dass die Beschaffung im Inlande zu denselben Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten sind, nicht bewirkt werden kann.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

In Ansehung des Betriebes, namentlich der Tarife, der Leistungen zu Gunsten der Postverwaltung, für die Telegraphenanstalt und für andere öffentliche Zwecke haben die Bestimmungen im Abschnitte II, Punkt 1 bis 7 der Concessions-Bedingnisse für die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 4. Juni 1886, R.-G.-Bl. Nr. 102, bildenden Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya auch auf die gegenwärtig concessionirten Localbahnen mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) nach den für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätzen zu erfolgen hat.

Wien, am 26. September 1894.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Verordnung des Handelsministeriums vom 10. October 1894,*) mit welcher die Verordnung vom 15. December 1875, R.-G.-Bl. Nr. 152, betreffend die an Bord der Seehandelsschiffe zu führenden Arzneikästen, theilweise abgeändert und die den gleichen Gegenstand betreffende Verordnung vom 15. April 1887, R.-G.-Bl. Nr. 35, betreffend die theilweise Abänderung der Verordnung vom 15. December 1875, R.-G.-Bl. Nr. 152, ausser Kraft gesetzt wird.

I.

An Stelle des die Anlage der Ministerial-Verordnung vom 15. December 1875, R.-G.-Bl. Nr. 152, bildenden und mit der Ministerial-Verordnung vom 15. April 1887, R.-G.-Bl. Nr. 35, geänderten Verzeichnisses der für den Arzneikasten der Seehandelsschiffe vorgeschriebenen Arzneien und sonstigen Gegenstände hat das der gegenwärtigen Verordung angeschlossene Verzeichniss zu treten.

II.

Der zweite Absatz des § 3 der Ministerial-Verordnung vom 15. December 1875, R.-G.-Bl. Nr. 152, erhält folgende Fassung:

Jeder Kasten muss auch ein ärztliches Handbuch über Schiffsarzneikunde und Schiffshygiene und ausserdem eine populäre Instruction über die Anwendung und den Gebrauch der in dem Arzneikasten der Seehandelsschiffe befindlichen Arzneien und Gegenstände enthalten.

III.

§ 4 der sub II citirten Ministerial-Verordnung erhält folgende Fassung:

Der gute Zustand der Arzneimittel und der sonstigen im Arzneikasten enthaltenen Gegenstände wird von Seiten der k. k. Hafen- und Seesanitäts-, sowie der k. und k. Seeconsular-Aemter alle sechs Monate unter Zuziehung eines Ortsarztes (beim k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest unter Zuziehung des k. k. Seesanitätsarztes) untersucht.

Es bleibt der Wahl des Schiffsführers überlassen, ob die Untersuchung des Arzneikastens, in den einheimischen wie auch in ausländischen Häfen, in welchen k. und k. Consularämter ihren Sitz haben, an Bord des Schiffes oder aber am Lande stattzufinden hat.

Zu diesem Behufe ist der Arzneikasten mindestens 24 Stunden vor der Abfahrt entweder den obgenannten Aemtern zu übergeben oder die Untersuchung desselben an Bord unter gleichzeitiger Beiziehung eines Hafen- und Seesanitäts-, bezw. Consular-Functionärs vornehmen zu lassen, welche dem Schiffer eine Bestätigung über die erfolgte Untersuchung ausstellen werden.

Dem Schiffer obliegt, bei Vermeidung der im § 5 dieser Verordnung festgesetzten Strafe, die Pflicht, jede Ueberschreitung der zur Vornahme der Untersuchung bestimmten Frist zu rechtfertigen, wobei jedoch die von

*) Enthalten in dem am 11. October 1894 ausgegebenen LXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 195.

einem kgl. ungarischen Hafenamte veranlasste Untersuchung die Amtshandlung der hierseitigen Hafen- und Seesanitätsämter ersetzt.

Die Kosten der Zuziehung des Ortsarztes fallen im Allgemeinen zu Lasten des Staatsschatzes, mit Ausnahme jener Mehrauslagen, welche durch die an Bord vorzunehmende Prüfung des Arzneikastens verursacht werden und die von dem Schiffer zu tragen sind, der die Untersuchung an Bord angesucht hat.

IV.

Arzneikästen, welche neu beschafft, und solche, welche bei der vorgeschriebenen Untersuchung als unvollständig befunden werden, sind sogleich genau in Gemässheit des neuen Verzeichnisses einzurichten.

Untersuchungen, welche vor Erlassung der gegenwärtigen Verordnung stattfanden, werden, sofern der Schiffer deren Vornahme auf glaubwürdige Art darzuthun vermag, bei Berechnung der unter III bestimmten Frist berücksichtigt.

Sechs Monate vom Tage der Kundmachung der gegenwärtigen Verordnung ab müssen alle Schiffe, auf welche dieselbe Anwendung findet, mit den im neuen Verzeichnisse vorgeschriebenen Arzneien und sonstigen Gegenständen versehen sein.

V.

Die Verordnung vom 15. April 1887, R.-G.-Bl. Nr. 35, mit welcher die Verordnung vom 15. December 1875, R.-G.-Bl. Nr. 152, betreffend die an Bord der Seehandelsschiffe zu führenden Arzneikästen, theilweise abgeändert wurde, tritt hiemit ausser Kraft.

Wurmbrand m. p.

Verzeichniss

der Arzneien und Gegenstände, welche in dem Arzneikasten für Seehandelsschiffe enthalten sein müssen.

I. Abtheilung: Für den inneren Gebrauch.

Nr.	Benennung	Inhalt kleiner Kasten (Gramm)	Inhalt mittlerer Kasten (Gramm)	Inhalt grosser Kasten (Gramm)
1	Weinstein- (oder Citronen-) Säure	200	300	400
2	Pulverisirter gereinigter Weinstein (Cremor tartari p. p.)	500	1000	2000
3	Doppelkohlensaures Natron (Bicarbonas Sodæ)	200	300	500
4	Balsamum copaivæ	40	60	100
5	Gewöhnliche Camille (Chamomilla vulgaris)	100	200	300
6	Einfache Opiumtinctur (Tinctura opii simplex)	30	50	80
7	Schwefelsaures Chinin (Sulfas Chinini) in Einzeldosen à 20 Centigramm (0·20)	60	100	150 Dosen
8	Ricinusöl in Originalfläschchen von circa 40 Gramm	12	18	25 Fläschchen
9	Rhabarber in Pulver	80	150	200
10	Bittersalz (Sal amarus)	1000	2000	3000
11	Melissengeist	50	75	150
	II. Abtheilung: Für den äusserlichen Gebrauch:			
12	Reines Jodoform, pulverisirt	15	30	50
13	Carbolsäure, reine (Acidum carbolicum vel phenicum pur)	300	400	600
14	Ammoniak (Ammonia pura liquida)	20	30	50
15	Schwelsaurer Alaun, pulverisirt	50	80	100
16	Eisenchloridlösung (Ferrum sesquichloratum solutum)	50	100	150
17	Arnica-Tinctur (oder Kampher-Spiritus)	100	150	250
18	Schwefelsaures Zink in Dosen à 15 Centigramm (0·15)	30	50	60 Dosen
19	Senfpapier, in Päckchen zu 25 Blättern	1	2	3 Päckchen
	III. Abtheilung: Andere Gegenstände:			
1	Ein Maximal-Thermometer Celsius (hunderttheilig)			
2	Brun'sche Watta		500	
3	Jodoformgaze in Päckchen zu 1 Meter	2	4	6 Päckchen
4	Heftpflaster, aufgestrichen, in Rollen von 20 Centimeter Breite und	100	150	200 Centimeter Länge
5	Mull-Binden, 4 bis 5 Centimeter breit und 4 Meter lang	4	6	8 Stück
6	Billroth-Battist	1/2	3/4	1 Quadratmeter

7 Ein Paar Suspensorien.
8 Drei Pinsel für Pulverisirungen.
9 Eine Spiritus-Maschine mit dem zugehörigen Weingeistfläschchen und einer Platte für Verdampfungen.
10 Einige Gansfedern (mit Fahne).
11 Eine Aderlass-Lanzette.
12 Eine Schere.
13 Eine Zange zur Medicatur (mordente)
14 Eine Arterien-Pinzette (mit Selbstsperre oder Schieber).
15 Ein Irrigator (System Esmarch) sammt 1½ Meter langem Schlauch, Hahn, Wundansatz und Darmrohr.
16 Eine Harnröhren-Spritze aus Hartkautschuk (System Sigmund).
17 Ein Suppen- und ein Kaffeelöffel (aus Horn).
18 Ein Nelaton-Katheder Nr. 8.
19 Ein Paar Badeschwämme.
20 Ein nach Grammen graduirtes Gefäss (Mensura) aus Glas oder besser aus Porzellan zum Messen von Flüssigkeiten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Salzburg-Bürmoos-Lamprechtshausen. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die Trassenrevision bezüglich des von dem behördlich autorisirten Civilingenieur Alexander Werner in Salzburg vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Salzburg über das Bürmoos nach Lamprechtshausen auf den 18. October anberaumt.
[3. October, G.-I.-Z. 18.286.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Abbruch des Wächterhauses Nr. 745 in Kladno.) Aus Anlass der Auflassung der Schleppbahn Altkladno-Franz-, bezw. Pruhonschacht wird das Wächterhaus Nr. 745 abgetragen.
[23. September, Z. 43.857.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Chaussirung eines Abladeplatzes.) In der Station Rumburg wurde die Chaussirung eines Abladeplatzes für Gemüse vorgenommen. [23. September, Z. 51.249.]

— (Unterführung einer Wasserleitung unter dem Bahnkörper.) Das Project für die Unterführung der für die Stadt Rumburg anzulegenden Wasserleitung unter dem Bahnkörper in km 92·455 wurde genehmigt.
[27. September, Z. 51.689.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Anbau am Bahnhofe in Wien.) Für die Herstellung eines Anbaues an das Feuerspritzendepot im II. Kellerhofe des Bahnhofes in Wien wurde die Baubewilligung ertheilt.
[29. September, Z. 52.837.]

— (Erweiterung einer Central-Dampfleitung.) Das Project für die Erweiterung der Central-Dampfleitung in der Locomotiv-Werkstätte in Floridsdorf und Ausdehnung derselben auch auf die Wagen-Werkstätte wurde genehmigt.
[25. September, Z. 47.394.]

— (Handschranken-Umwandlung.) Der bei der Wegübersetzung in km 219·378 gelegene Handschranken wurde in einen Zugschranken umgewandelt.
[21. September, Z. 47.641.]

— (Linie Brünn — Preran: Bauliche Herstellungen nächst der Station Chropin.) Für die Herstellung mehrerer Geleise und einer neuen Rübenschwemme in der Zuckerfabrik nächst der Station Chropin wurde die Baubewilligung ertheilt. [21. September, Z. 46.246.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Errichtung einer Personen-Haltestelle.) Beim Wächterhause Nr. 21 (in km 29·373) der Strecke Baschka—Friedland wurde eine Personen-Haltestelle mit der Benennung „Pržno“ errichtet.
[25. September, Z. 51.412.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Linie Oderberg—Kaschau: Erweiterung einer Ausweiche in eine Frachtenstation.) Für die Erweiterung der für den Personenverkehr eingerichteten Ausweiche Bystritz in eine Frachtenstation wurde der Bauconsens ertheilt. [27. September, Z. 52.207.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Theilstrecken Wiesenthal—Tannwald und Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf wurde der Betriebsconsens für die erstere Strecke ab 11. und für die letztere ab 15. October ertheilt.
[H.-M.-Z. 54.977.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator“ von Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 18. September nach 18tägiger Fahrt mit 24 Passagieren und 1407 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 351.685 kg Baumwolle (hievon 283.015 kg für Venedig), 25.375 kg Spartgras, 103.530 kg Leinsamen, 89.320 kg Ricinussamen, 1877 kg Sesam für Venedig, 150 kg Gedärme, 24.867 kg Häute, 40.803 kg Cocosnussöl; aus Coconada 500.000 kg Sämereien; aus Aden 12.280 kg Kaffee, 4974 kg Perlmutter, 914 kg Myrrhe; aus Suez 13.476 kg Gummi, 4300 kg Häute, 750 kg Kaffee, 85 kg Schildkrot, 5701 kg Perlmutter; aus Port-Said 1000 kg Häute für Venedig, 219.536 kg Kaffee, 5565 kg Thee, 450 kg Curiositäten. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 671.066 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis zum 21. October.)

Adriatischer Dienst.

16. October, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän B. Vidos, nach Venedig.

17. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän L. Stabile, nach Dalmatien und Metković, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

18. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.

19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste“, Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

20. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän B. Vidos, nach Venedig.

21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metković“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metković, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

16. October, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Niobe“, Capitän M. Nicolich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Matala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliohora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

17. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Medea“, Capitän F. Cossovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.

19. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Vorwärts“, Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

20. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Ettore“, Capitän T. Gopcevich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. October, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Marquis Bacquehem“ Capitän G. Walnschnig, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

25. October, Dampfer „Berenice“, Capitän F. D'Este, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. October d. J. dem gewesenen Baudirector der privilegirten Südbahn-Gesellschaft, Oberbaurath Carl Prenninger, in Anerkennung seiner verdienstlichen Mitwirkung in Angelegenheit der Gewässerregulirung in Kärnten und Tirol das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Ausnahmetarif für Getreide u. s. w., Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. August 1894.

Mit Giltigkeit vom 10. October 1894 sind im Anhange zum Gütertarife, Theil III, Heft Nr. 2, vom 1. August 1894 (Seite 12 und 13), nachstehende Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Coursdifferenzen in Kraft getreten:

Vom Schnittpunkte bis	Coursdifferenzen für 100 Kilogramm in Pfennig — Schnittpunkt Nr. 1	Nr. 2
I. Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:		
Baja	3	3
Kiszács	3	3
Ó-Buda-Filatorigát	1	—
Ó-Kér	3	3
Tolna-Mözs	1	1
Ujvidék	3	3
Verbasz-Kula	3	3
II. Stationen der Bács-Bodroger Localbahn:		
Ada	3	3
Bács-Petrovoszelo	3	3
Mohol	3	3
Ó-Becse	3	3
Zenta	3	3

Die bisherigen Coursdifferenzen für vorstehende Stationen kommen hiemit in Wegfall.

Wien, am 13. October 1894. [774]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen.

Mit Genehmigung der hochlöblichen k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 6. October 1894, Z. 18.675/III, werden auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie auf den von diesen Verwaltungen betriebenen Localbahnen vom 15. October 1894 angefangen die Fristen für die Entladung oder Beladung der Güterwagen bis auf Weiteres auf acht Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, im October 1894. [775]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Eröffnung der Theilstrecke Wiesenthal a/N.—Tannwald und des Flügels Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf.

Am 11. October 1894 wird die Theilstrecke Wiesenthal a/N.—Tannwald und am 15. October 1894 die Flügelstrecke Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangen auf der Theilstrecke Wiesenthal a/N.—Tannwald die Stationen Morchenstern, Unter-Morchenstern und Tannwald für den Gesammtverkehr, die Haltestellen Morchenstern-Kleinpolen und Unter-Tannwald für den Personen- und Gepäcksverkehr; auf dem Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf die Stationen Georgenthal-Albrechtsdorf und Josefsthal-Maxdorf für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Antoniwald für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Wien, im October 1894. [776]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif für Getreide, Malz etc.) Die in dem vom 1. October 1894 giltigen Ausnahmetarife für Getreide, Malz, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte und Oelsaaten von Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) enthaltenen Frachtsätze für Würzburg (Bayerische Bahn) gelten auch für den Verkehr von Würzburg (Badische Bahn) nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn). Die seitherigen Frachtsätze für diesen Verkehr traten mit 1. October 1894 ausser Kraft. Jene für Mühlenfabrikate kommen indessen noch bis zum 15. November zur Anwendung, insoweit sie niedriger sind als die neuen Frachtsätze.

— (Einführung von Nachträgen.) Mit Giltigkeit vom 15. October 1894 ist zum Tarifheft II G (Verkehr zwischen den Rhein- und Main-Umschlagstationen einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, der Tössthalbahn und der Sihlthalbahn andererseits) der X. Nachtrag, und zum Transittarife für Getreide u. s. w. ab den Rhein- und Main-Umschlagstationen nach der Ostschweiz der III. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge, welche von unserem Gütertarifbureau unentgeltlich bezogen werden können, enthalten Frachtsätze für die Stationen der Sihlthalbahn, sowie Ausnahmefrachtsätze für Petroleum ab Ludwigshafen a. Rh. nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Tössthalbahn.

Local-Güterverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahn-, Güter-, Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehre des Directionsbezirkes Erfurt, Reichsbahn-, Staatsbahn-, Thüringisch-Bayerischer, Sächsisch-Thüringischer, Norddeutscher und Niederdeutscher Güterverkehr, sowie gemeinschaftlicher Vieh- etc. Verkehr der Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt nebst anschlisssenden Privatbahnen. (Einbeziehung von neuen Stationen.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen Allstedt und Niederröblingen der Neubaustrecke Oberröblingen an der Helme—Allstedt in die oben bezeichneten Verkehre für die Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen, die Station Allstedt auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (ausgenommen für den Sächsisch-Thüringischen Verband, in welchem Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge nicht direct abgefertigt werden), einbezogen. Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen findet auf der Station Niederröblingen nicht statt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1792	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kalk und Cement (in vollen Wagenladungen)	Prag Smichow transit	Humpoletz	Aufrechthaltung der für die fraglichen Artikel giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr. Eisenbahn-Verband, bezw. Gebührentarif der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Bestehen keine directen Frachtsätze	51		Im Kartirungswege		
1793	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Gegenstände, welche in der internationalen Ausstellung in Antwerpen (Mai 1894—November 1894) ausgestellt waren und zurückbefördert werden	Antwerpen	den Aufgabsstationen der Ausstellungsgüter, insoferne für diese Stationen im Verkehre mit Antwerpen directe Tarife bestehen (vergl. die in der 9. Rubrik angeführten Tarife)	*)	Bis vier Wochen nach officiellem Schluss der hier in der 4. Rubrik bezeichneten Ausstellung	Tarife des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes, und zwar: Theil II, Heft I vom 1. Juni 1887, Theil II, Heft II vom 1. Juli 1887, Theil II, Heft III vom 1. Mai 1893, Theil II, Heft IV vom 1. December 1893 sammt Nachträgen	Verschieden	Frachtfreier Rücktransport bei genauer Einhaltung der hier in der 7. Rubrik angegebenen Bedingungen		Im Kartirungswege		

*)

1. Für die **Hinbeförderung** nach Antwerpen muss die **volle Fracht** entrichtet worden sein.
2. Die Rückbeförderung an den Aussteller des ersten Originalfrachtbriefes erfolgt über dieselbe Route, auf welcher der Hintransport bewerkstelligt wurde, **frachtfrei**, wenn die Bestimmungen unter 3, 4, 6 und 7 erfüllt werden.
3. In dem Frachtbriefe, betreffend die Hinbeförderung der Sendung nach Antwerpen muss dieselbe ausdrücklich als Ausstellungsgut bezeichnet erscheinen. Bei der Vereinigung von Ausstellungsgut mit Nichtausstellungsgut zu einer Frachtbriefsendung ist die frachtfreie Rückbeförderung ausgeschlossen.
4. Die Aufgabe zur Rückbeförderung hat auf der nämlichen Station zu erfolgen, wo das Gut in Empfang genommen wurde. Dabei hat der Versender den Originalfrachtbrief für den Hinweg vorzulegen, sowie eine Bescheinigung des Ausstellungs-Comité darüber beizubringen, dass die zurückzubefördernden Ausstellungsgegenstände ausgestellt gewesen und unverkauft, bezw. unverlost geblieben sind. Beide Documente begleiten die Sendung auf dem Rückwege als Ausweise für die Bewilligung frachtfreier Beförderung.
5. Die Sendungen sind an **eine Mittelsperson in jener deutsch-österreichischen Grenzstation** zu adressiren, über welche der Hintransport stattgefunden hat. Dieser Mittelsperson ist der Frachtbrief für die Strecke von dem Aufgabeort bis zur deutsch-österreichischen Grenze, der Originalfrachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité zu übergeben. Die Mittelsperson hat die Sendung mit neuem Frachtbrief wieder aufzugeben und diesem Frachtbrief nachbezeichnete Documente beizufügen:
   den Originalfrachtbrief für den Hinweg,
   die oben bezeichnete Bescheinigung des Ausstellungs-Comité,
   den Frachtbrief vom Aufgabeort bis zur deutsch-österreichischen Grenze.
   Auf den österreichischen und ungarischen Strecken findet die Begünstigung bezüglich der gebührenfreien Rückbeförderung der Ausstellungsgüter nur dann Anwendung, wenn dieselbe im Sinne des § 51 Punkt 1 e des österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglements von dem Absender auf dem für die österreichische, bezw. österreichisch-ungarische Strecke bestimmten Frachtbriefe ausdrücklich verlangt wird.
6. Bleibt von einer Sendung Ausstellungsgut nur ein Theil unverkauft, bezw. unverlost, so wird die frachtfreie Rückbeförderung gegen Vorlage des Originalfrachtbriefes der ganzen Sendung und der vorgeschriebenen Bescheinigung des Ausstellungs-Comité ebenfalls gewährt.
7. Die Rückbeförderung darf nur in einer Sendung frachtfrei an die Mittelsperson an der deutsch-österreichischen Grenze und von dieser an den Aussteller des Originalfrachtbriefes für die Hinbeförderung erfolgen. Die frachtfreie Rücksendung in mehreren Theilsendungen unter wiederholter Vorlage des Originalfrachtbriefes ist nicht statthaft. Der letztere ist deshalb von der Versandtstation bei Aufgabe des Gutes zur Rückbeförderung abzustempeln oder mit entsprechendem Vermerk zu versehen.
8. Das auf dem Hinwege eilgutmässig beförderte Gut wird auf dem Rückwege nur auf besonderes Verlangen (bei Auflieferung mit Eilfrachtbrief) als Eilgut, sonst aber als Frachtgut befördert.
9. Bei der Rückbeförderung ist Declaration des Interesses an der Lieferung
   auf den belgischen und deutschen Strecken nach Massgabe des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr z u l ä s s i g,
   auf den österreichisch-ungarischen Strecken u n z u l ä s s i g.
10. Etwaige Begleiter geniessen keine Vergünstigung.
11. Für alle bei der frachtfreien Rückbeförderung eintretenden besonderen Leistungen (Verwiegen, Vorladen, u. s. w.) werden, soweit hiefür tarifmässige Gebühren zu entrichten sind, dann für Auflegung von Nachnahmen, die in den Tarifen vorgesehenen oder durch besondere Bestimmungen festgesetzten Nebengebühren berechnet.
12. Auf den österreichisch-ungarischen Strecken wird zum Zwecke der Entschädigungs-Berechnung bei Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Rücktransporte dieser Ausstellungsgüter, wenn nach Punkt 2 die Rückbeförderung gebührenfrei erfolgt, der gemeine Handelswerth, bezw. der gemeine Werth nicht höher als mit ö. W. fl. 60.00 = fr. 126.00 für 100 kg angenommen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstebender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1794	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahn-Bauinventar-Gegenstände, gebrauchte	Grosslack	Laibach Südb.	a) Sendungen müssen vom Baue der Unterkrainer Bahnen herrühren. b) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. c) Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Verschieden	Kreuzer 27	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Treffen						29				
1795	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine, roh behauen, aus der Pos. S, 57, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hammerbäuser	Cbodan	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht dee zum Transporte verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteree, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	7·2 kr.	5·5 kr.	1·7 kr.	Im Kartirungswege		
1796	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. S-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Borki wielkie	Podwołoczyska	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde zur Beförderung gelangen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	7 kr.	6 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1797	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide der Pos. G-13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Villa-Vicentina	Monfalcone	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	10 kr.	8 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
			Reis der Pos. R-6, Reiskleie und Reisstaub aus Pos. A-22 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Villa-Vicentina	Monfalcone				Verschieden	8 kr.	Verschieden			
			Reisstärke der Pos. S-55 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Cervignano	Monfalcone				12 kr.	9 kr.	3 kr.			
			Kohlen, mineralische, der Pos. K-32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Monfalcone	Ronchi	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht dee verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen der Transporte auf eigene Kosten zu besorgen			kr. 4	kr. 3	kr. 1			
					Cervignano				8	7	1			

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1798	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Position H 19 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Hermagor	Arnoldstein loco n. transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 20	kr. 16	kr. 4	Im Kartirungswege		
				Görtschach-Förolach					16	14	2			
				St. Stefan-Vorderberg					13	12	1			
				Hermagor	Thörl-Maglern				24	17	7			
				Görtschach-Förolach					20	14	6			
				St. Stefan-Vorderberg					17	12	5			
				Nötsch am Dobratsch					13	8	5			
			Holzpapierstoff der Posit. H 29 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Hermagor					27	22	5			
1799	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Heilendorf oder vice versa	Littau (L. B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1895	Localtarife	Verschieden	17·7 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen. Hiemit wird der im Vrdgs.-Bl. vom 25. September 1894 Nr. 109, sub Post 1597, publicirte Frachtsatz von Heilendorf nach Littau (L. B.) oder vice versa per 19·5 kr. ausser Kraft gesetzt
1800	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Pferde in Wagenladungen	Csáktornya	Berlin	Aufrechthaltung der im bezogenen Tarife und dessen Nachträgen enthaltenen Bestimmungen	Ab 1. November l. J. bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Ungarisch-Deutschen Viehverkehr vom 1. Februar 1892 sammt Nachträgen	Besteht kein directer Frachtsatz	21·87 Mark pro Quadratmeter Ladefläche		Im Kartirungswege		

Directe Abfertigung der Sendungen findet lediglich über die nachstehend verzeichneten Verkehrswege statt. Den Versendern steht die Wahl unter diesen Verkehrswegen frei.

1. Nach Berlin (Görl. und Schles. Bhf.) über Boba—Györ—Hegyeshalom—Pozsony—Zsolna—Oderberg oder über Kanizsa—Wien S.B.—Wien K.F.N.B.—Oderberg.
2. Nach Berlin (Anhalt. und Dresdner Bhf.) über Kanizsa—Wien S.B.—Wien St.E.G.—Brünn—Bodenbach oder über Kanizsa—Wien S.B.—Wien Oe.N.W.B.—Tetschen.

Für je einen Thierbegleiter wird ab Csáktornya bis Berlin das Fahrgeld für die Hinfahrt mit Mark 17·15 eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1801	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft**		Kohle und Coaks	Segen Gottes	Vöslau-Gainfarn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	43·0 kr.	35·5 kr.	7·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Das Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf ihre eigenen Kosten innerhalb der tarifmässig festgesetzten Zeitfrist besorgen zu lassen
1802	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Kartoffel	Chotěboř, Station der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn	Stuttgart, Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Bei Anfgabe der Sendungen von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg	Vom 18. October 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895			in Mark 1·73 0·01 *)		Im Kartirungswege		Der mit *) bezeichnete Ansatz bedeutet eine Conradifferenz, welche von dem darüber bezifferten Frachtsatze bis auf Widerruf im doppelten Betrage abgezogen wird
1803	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wein der Pos. W—10 und Weinmost aus Pos. M—27	Triest S.B., Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen	Laibach S.B. loco	a) in jedem Gewichte; b) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	a) 116, b) 116	a) 114, b) 104	a) 2, b) 12	Im Kartirungswege		
									Heller incl. Manip.-Geb.					
				Borst			Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895		118, 116	108, 100	10, 16			
				Ceroviglie					146, 140	130, 118	16, 22			
				Herpelje					112, 110	102, 94	10, 16			
				Mitterburg-Pisino					152, 146	130, 118	22, 28			
									Heller incl. Manip.-Geb.					
			Kartoffel der Pos. K—8 und K—9	Laibach S.B. loco	Pola	bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg per Wagen und Frachtbrief			104 Heller incl. Manip.-Geb.	78 Heller incl. Manip.-Geb.	26 Heller incl. Manip.-Geb.			
			Heu aus Pos. 8 sub B, III, g, β											
			Eisen und Stahl der Pos. E—9	Pola	Laibach S.B. loco	bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895		110 Heller incl. Manip.-Gebühr	90 Heller incl. Manip.-Gebühr	20 Heller incl. Manip.-Gebühr			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1804	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Gross-Opatowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. im Mährisch-Schlesischen Kohlen-Verkehre vom 1. Jänner 1891	48·6 kr.	41·6 kr.	7·0 kr.	Im Kartirungswege		
1805	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Gross-Opatowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Kartirungs-Frachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungs-Nummer	41·6 kr.	38·6 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1806	**Böhmischen Nordbahn**	K. k. österr. Staatsbahnen	Hadern der Classe B	Iglau k.k.St.B.	Vysočan B.N.B.	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 106 vom 18. September 1894, sub Post 1569, verlautbarte Ermässigung tritt mit 28. November 1894 ausser Kraft.								

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Für den Bedarf des Jahres 1895 gelangen nachstehend angeführte **Eisen-Oberbaumaterialien** im Offertwege zur Vergebung, und zwar:

Post-Nr.	Bezeichnung des Materials	Massgattung	Beizustellen für Bahnerhaltungszwecke franco Waggon einer Station: des westl. Netzes der k. k. Staatsbahnen	der k. k. Staatsbahnen in Galizien	der Mährischen Grenzbahn	Zusammen
1	Laschenschrauben des System X/XI	Tonnen	63·0	32·1	8·8	103·9
2	Schraubennägel (Tyrefonds) des System X/XI	„	151·9	70·9	7·5	230·3
3	Hakennägel des System X/XI	„	398·3	254·4	48·3	701·0
4	Fixirungsringe des System X/XI	Mille	121·9	183·4	18·1	323·4
5	Complete Weichen mit eisernen Unterlagen sammt Schienen, doch exclusive Kreuzungen, u. zw.:					
	a) nach System X, einfache Weichen für Localstellung b) „ „ „ „ „ „ Centralstellung c) „ „ „ symmetrische Weichen für Localstellung d) „ „ „ „ „ Centralstellung zusammen	Stück	129	24	—	153
	e) „ „ XI, einfache Weichen für Localstellung f) „ „ „ „ „ „ Centralstellung g) „ „ „ symmetrische Weichen für Localstellung h) „ „ „ „ „ für Centralstellung zusammen	„	23	28	6	57
6	Einfache 6°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X	„	144	27	—	171
7	„ „ „ „ „ „ XI	„	23	30	6	59
	Ferner je nach Bedarf:					
8	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise, System X					
9	Ganze Kreuzweichen für Muttergeleise, System X					
10	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise, System X					
11	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise, System XI					
12	Ganze Kreuzweichen für Muttergeleise, System XI					
13	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise, System XI					
14	Ganze englische Weichen, System X					
15	Halbe englische Weichen, System X					
16	Ganze englische Weichen, System XI					
17	Halbe englische Weichen, System XI					
18	Doppelweichen, System X					
19	Doppelweichen, System XI					
20	Geleisedurchschneidungen $< 8°$, System X					
21	Geleisedurchschneidungen $< 8°$, System XI (Sämmtlich mit eisernen Unterlagen, sammt Schienen und Kreuzungen)					
22	Doppelte 6°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI					
23	Einfache 8°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI					
24	Doppelte 8°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI					
25	Einfache 10°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI					
26	Doppelte 10°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI					
27	Einfache 12°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI					
28	Doppelte 12°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI					
29	Complete Garnitur von Befestigungsmitteln zu einer 8°igen Drehscheiben-Kreuzung, exclusive Kreuzungsstück, dann exclusive Leitschienen und der zu den letzteren gehörigen Befestigungsmittel für System X und XI					
30	Complete Garnitur Leitschienen sammt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungs-Anschlüsse, System X					
31	Complete Garnitur Leitschienen sammt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungs-Anschlüsse, System XI					
32	Spitzschienen für eiserne Weichen, System X					
33	„ „ „ „ „ XI					
34	Complete Wechsel des System XXVII und die zugehörige complete Leitschienen-Garnitur, ohne Holzunterlagen					
35	Complete einfache 6°ige Flussstahl-Kreuzungen für Schienen des System XXIV sammt zugehörigen Befestigungsmitteln.					

Die Offerte haben sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben unter genauer Bezeichnung des für jede der drei Lieferungsgruppen gewählten Auflieferungsortes zu beziehen.

Die Lieferung aller unter Post-Nr. 1 bis inclusive 7 angeführten Materialien muss im Laufe des Monates December 1894 beginnen und in annähernd gleichen Monatspartien derart fortgesetzt werden, dass sie bis längstens Ende März 1895 vollkommen effectuirt ist.

Für die Lieferung der unter Nr. 8 bis 35 angeführten Materialien wird dem Lieferanten je eine Lieferfrist von acht Wochen vom Tage der eventuellen Bestellung zugestanden.

Offertformularien, Lieferungsbedingnisse und Pläne erliegen bei der Fachabtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien zur Einsicht, und hat jeder Offerent bei Vorlage seines per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehenen Offertes sich stricte an das Formulare zu halten.

Das Offert muss versiegelt längstens bis **3. November l. J., 12 Uhr Mittags**, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (Fünfhaus, Administrationsgebäude), versehen mit der Aufschrift: **„Offert für Oberbaumateriale“**, eingereicht werden.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird eine Stunde nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der General-Direction stattfinden, und steht es den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Die k. k. Staatsbahn-Verwaltung behält sich vor, eingebrachte Offerte ganz, theilweise oder gar nicht zu acceptiren.

Offerte, welche den aufgestellten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im October 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 119. **Wien, 18. October 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 3. October 1894, Z. 50.788, an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen, betreffend die Meldepflicht der landsturmpflichtigen Eisenbahnbediensteten.

Kraft § 1 des Gesetzes vom 10. Mai l. J., R.-G.-Bl. Nr. 83, betreffend die Meldepflicht von Landsturmpflichtigen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, mit Ausnahme von Tirol und Vorarlberg, sind diejenigen Landsturmpflichtigen, welche Angehörige des Heeres, der Kriegsmarine, Landwehr (einschliesslich deren Ersatzreserven) oder der Gendarmerie waren, sowie sonstige Landsturmpflichtige, welche für den Fall der Aufbietung des Landsturmes zu besonderen Dienstleistungen designirt und zu solchem Zwecke mit Widmungskarten betheilt werden, verpflichtet, einmal in jedem Jahre zu dem kundgemachten Termine bei der Gemeindevorstehung des Aufenthaltsortes und, nur insoferne dies zur Erfüllung des Zweckes nicht ausreichen würde, sonst bei der mit Berücksichtigung des Aufenthaltes zu bestimmenden Person oder Behörde sich vorzustellen, bezw. zu melden.

Laut Punkt 2 des § 4 der in der Durchführung des obigen Gesetzes erlassenen Verordnung des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung vom 20. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 182, wird den Eisenbahnunternehmungen gestattet, die Meldungen der in ihrem Dienste stehenden hiezu Verpflichteten entgegenzunehmen und die betreffenden Meldeblätter, entsprechend ausgefüllt — jedoch jedenfalls vor dem anberaumten Vorstellungstermine — der Aufenthaltsgemeinde zu übermitteln.

Für den Fall nun, als etwa Seitens der geehrten Verwaltung mit Rücksicht auf den vorgerückten Zeitpunkt und auf die Nothwendigkeit umfassender Vorarbeiten im laufenden Jahre von obgedachter Begünstigung kein oder nur ein beschränkter Gebrauch gemacht werden sollte, dürfte es sich unbedingt empfehlen, die im Dienste der geehrten Verwaltung stehenden Meldepflichtigen, welchen sohin die Vorstellung bei den im Punkt 2 des § 2 der citirten Verordnung vorgesehenen Meldestellen obliegen würde, unverweilt auf die einschlägigen, hiebei zu beobachtenden Vorschriften der mehrgedachten Verordnung, insbesondere § 1, § 2, Punkt 1 und 2, § 5, Punkt 1—3, und § 12, dann auch auf die im § 10, Punkt 1 und 2, obiger Verordnung enthaltenen Bestimmungen über die besondere Meldepflicht der mit Widmungskarten betheilten Landsturmpflichtigen in geeigneter Weise noch besonders aufmerksam zu machen.

Wien, am 3. October 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Prerau nach Bistritz am Hostein.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Firma Lindheim & Co. in Wien mit dem Erlasse vom 10. April 1894, Z. 8717 (Verordnungs-Blatt Nr. 49 vom 1. Mai 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Prerau nach Bistritz am Hostein auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 25. September 1894. Z. 51.141.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe, eventuell für eine Dampftramway vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Wenzel Formánek in Königgrätz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe, eventuell für eine Dampftramway vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 20. September 1894. Z. 48.624.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Mattighofen der k. k. Staatsbahnlinie Steindorf—Braunau am Inn nach Ach an der Salzach.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Josef Muzika in Trient die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Mattighofen der k. k. Staatsbahnlinie Steindorf—Braunau am Inn nach Ach an der Salzach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. October 1894. Z. 48.472.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die einem Bahnbediensteten gebührenden Meilengelder können nicht in Execution gezogen werden. — Die Aufhebung einer darauf bewilligten Execution muss auch dann, wenn der betreffende Executionsbescheid schon in Rechtskraft erwachsen ist, über Anzeige der Bahnverwaltung erfolgen.

Auf Grund des rechtskräftigen Urtheiles vom 17. October 1893, Z. 23.656, hat das k. k. Bezirksgericht in Mähr.-Ostrau mit Bescheid vom 30. December 1893, Z. 28.939, der A. zur Hereinbringung ihrer Forderung per 27 fl. 55 kr. sammt Nebengebühren die executive Einantwortung des entsprechenden Betrages von dem Geklagten B. als Locomotivführer bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zustehenden Jahreseinkommen an Gehalt, Meilengeldern und sonstigen Bezügen, insoweit dieselben den Betrag von 800 fl. an jährlichen Einkünften übersteigen, bewilligt und hievon beide Theile, ferner die Direction der k. k. privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem Bemerken verständigt, dass der eingeantwortete Betrag bei eigener Dafürhaftung nur an den Exequenten oder dessen Bevollmächtigten ausgefolgt werde.

Sub präs. 6. Februar 1894, Z. 2621, machte die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Anzeige, dass die mit obigem Bescheide der A. eingeantworteten „Meilengelder" des Executen von der Execution ausgenommen seien.

Das k. k. Bezirksgericht in Mähr.-Ostrau nahm laut Bescheides vom 8. Februar 1894, Z. 2721, diese Anzeige nicht zur Kenntniss, sondern verwies die Anzeigerin auf den Executionsbescheid vom 30. December 1893, welcher bezüglich der in Execution gezogenen Meilengelder und sonstigen Bezüge im § 4 des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, und im § 2 des Gesetzes vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, seine gesetzliche Begründung finde.

Den Recurs der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wies das k. k. Oberlandesgericht in Brünn zurück und bestätigte den Bescheid vom 8. Februar 1894, Z. 2621, weil der Bescheid vom 30. December 1893, Z. 28.939, mit welchem die executive Einantwortung des dem Executen zustehenden Jahreseinkommens an Gehalt, Meilengeldern u. s. w. bewilligt wurde, von keinem der Interessenten angefochten wurde und sohin bereits vorlängst in Rechtskraft erwachsen ist, und weil daher eine nachträgliche Aenderung jener Verfügung über Ansuchen einer ausser dem Kreise der Interessenten stehenden dritten Person nicht zulässig erscheint.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab dem von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingebrachten ausserordentlichen Revisionsrecurse Folge und änderte die beiden untergerichtlichen Erledigungen dahin ab, dass die dem B. gebührenden Meilengelder bei Berechnung des in Execution gezogenen Theiles der Bezüge desselben ausser Anschlag zu belassen, und dass auch unter den sonstigen Bezügen nur die nach dem Gesetze vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, exequirbaren Bezüge zu verstehen sind, und dies in der Erwägung, dass die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Dienstgeberin des Executen an der Gesetzmässigkeit des wider Letzteren erlassenen executiven Einantwortungsbescheides ein rechtliches Interesse hat, die Execution auf die Meilengelder, welche sich als ein Ersatz für die gehabten Mehrauslagen durch die Abwesenheit des Bediensteten von seinem regelmässigen Domicilorte darstellen, sohin oneroser Natur sind und nach § 4 des vorcitirten Gesetzes solche Beträge von der Executionsführung ausgeschlossen sind, und dass ferner unter den weiter im Executionsbescheide nicht näher bezeichneten Bezügen nur solche verstanden werden können, welche im Sinne des vorerwähnten Gesetzes von der Execution nicht ausgeschlossen sind.

Inland.

Staatseisenbahnrath.

Der Handelsminister hat den Staatseisenbahnrath zur diesjährigen Herbstsession für Montag den 29. October d. J. einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des niederösterr. Landtages (Wien, 1. Bez., Herrengasse Nr. 13) stattfindenden Sitzung stehen folgende Gegenstände:

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen.
2. Vorlage der Grundzüge für die Sommer-Fahrordnung 1895.
3. Vorläufiger Bericht des aus Anlass des bevorstehenden Zusammentretens der ersten Conferenz über eventuelle Abänderungen und Verbesserungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr aus Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes gewählten Subcomité.
4. Antrag des Mitgliedes Carl Steiner wegen Weiterführung des Personenzuges Nr. 147 bis Saalfelden für die Sommer-Fahrordnung.
5. Antrag des Mitgliedes Sigmund Szancer, betreffend Vereinfachung des derzeitigen Vorganges bei nachträglichen Verfügungen des Absenders (§ 64, Absatz 6 bis 9, des Betriebs-Reglements) im internen österr.-ungar. Verkehre.
6. Anträge des Ersatzmitgliedes Dr. Johann Ritter v. Zotta:
   a) wegen Einleitung von Massnahmen behufs Vermeidung des Wagenwechsels in der Station Karapcziu der Bukowinaer Localbahnen;
   b) wegen Einführung eines um 6 U. 30 M. Früh von Oesterr.-Nowosielitza nach Czernowitz abgehenden Localzuges;
   c) wegen Umladnng der zur Lagerung in Oesterr.-Nowosielitza bestimmten alla rinfusa Getreidesendungen russischer Provenienz in Oesterr.-Nowosielitza.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Drahtseilbahn in der Zuckerfabrik Napagedl. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Ungarisch-Hradisch hat die Localcommission, betreffend die Uebernahme der in der Zuckerfabrik Napagedl ausgeführten, zum Rübenschuittentransporte bestimmten Drahtseilbahn, sowie der ausgeführten Erhöhung der Filterthurmes auf den 15. October anberaumt. [11. October, G.-I.-Z. 19.073.]

Projectirte Localbahn Čerčan-Modřan. (Politische Begehnng.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Project für die Theilstrecke Čerčan—Eule der Localbahn Čerčan-Modřan mit Ausschluss der Theilstrecke von km 17·7/8 bis 19·0 auf den 17. October und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betrant. [8. October, H.-M.-Z. 53.854.]

Materialbahn der Donauregulirungs-Unternehmung in Orth. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gross-Enzersdorf hat hinsichtlich des Projectes der Donauregulirungs-Unternehmung, betreffend die Herstellung einer schmalspurigen Materialbahn mit Locomotivbetrieb behufs Herstellung einer Berme am linken Inundationsdamme in der Strecke von der Kreuzung desselben mit der Orther Uferstrasse, km 16·2, bis zur fünften Uebersetzung derselben über den Fadenbach die Localcommission auf den 17. October anberaumt. [13. October, G.-I.-Z. 19·097.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Herstellung in Matzleinsdorf.) Für Zwecke der Firma Francesco Parisi wurde in der Station Matzleinsdorf ein Güter-Sammelmagazin hergestellt. [28. September, Z. 52.577.]

— (Verlegung einer Desinfections-Anlage.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 12. September durchgeführten politischen Begehnng wurde das Project für die Verlegung der Desinfections-Anlage in der Station Pragerhof genehmigt. [22. September, Z. 51.259.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Umwandlung eines Handschrankens in einen Zugschranken.) Aus Dienstesrücksichten wurde der in km 328·642 gelegene Handschranken in einen Zugschranken umgestaltet. [27. September, Z. 52.211.]

— (Linie Kufstein—Ala: Errichtung der Personenhaltestelle Borghetto.) Das Project für die Errichtung einer Personenhaltestelle beim Wächterhaus Nr. 277 nächst Borghetto, zwischen der Station Avio und der österreichisch-italienischen Grenze in der Strecke Bozen—Ala, wurde zur Ausführung genehmigt. [12. September, Z. 49.471.]

— (Linie Wien—Pottendorf—Wr. Neustadt: Brückenwaage-Aufstellung in Inzersdorf.) In der Station Inzersdorf wird für Zwecke der Ungereigner Zuckerfabrik eine Brückenwaage aufgestellt. [1. October, Z. 53.289.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Ausführung von Geleiseanlagen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich der Projecte der Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Herstellung von Verbindungscurven am Praterstern, Herstellung eines dritten Geleises und der hiedurch bedingten Aenderung der bestehenden Geleiseanordnung im XIII. Bezirke, Marktgasse O.-Nr. 47, endlich für die Herstellung eines zweiten Geleises in der Schönbrunner Hauptstrasse im XII. Bezirke zwischen der Jacobstrasse und Gärtnergasse, die politische Begehung auf den 16. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [13. October, G.-I.-Z. 19.064.]

Projectirte Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat hinsichtlich des von Alois Wippel, Forstmeister in Bleiburg, vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Localbahn von Kühnsdorf nach Eisenkappel die Trassenrevision auf den 18. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Regierungs-Secretär Richard Kreuter betraut. [10. October, H.-M.-Z. 54.608.]

Feuersichere Deckenconstruction. Die Firma Joh. Fr. Kleine in Erbachsheim (am Rhein) hat sich mit der Eingabe vom 12. Juni unter Beigabe einer technischen Broschüre an das Handelsministerium mit der Bitte gewendet, die von dieser Firma erfundene feuersichere Deckenconstruction bei Hochbauten zur Anwendung gelangen zn lassen. Im Wesentlichen besteht die Construction darin, dass der zu überdeckende Raum durch bis zu 3 m entfernt liegende Eisenträger untertheilt wird, und dass in den so entstandenen Zwischenfeldern natürliche oder künstlich hergestellte poröse Steine auf einer provisorischen Brettschalung wie ein gewöhnliches Ziegelpflaster entweder liegend oder stehend derart verlegt werden, dass die durchgehenden Reihenfugen rechtwinkelig zu den Trägern angeordnet werden. In diese Fugen werden senkrecht stehende, von Träger zu Träger reichende Bandeisen eingelegt und die Fugen sodann mit Cement vergossen. Die Broschüre rühmt die Feuerfestigkeit und Dauerhaftigkeit der gedachten Decken, welche angeblich bereits auch bei deutschen Bahnverwaltungen Verwendung gefunden haben. Die Bahnverwaltungen wurden mit dem General-Inspections-Erlasse vom 19. September 1894, Z. 12.650/I, auf diese Construction mit dem Beifügen aufmerksam gemacht, dass das Handelsministerium Versuche mit diesem anscheinend mancherlei Vortheile bietenden Systeme unter der Voraussetzung als statthaft erkennt, wenn Seitens der ihre Erfindung empfehlenden Firma in Bezug auf die Ausführung annehmbare Bedingungen gestellt und in Ansehung der Standhältigkeit ausreichende Garantien geboten würden. Die Bahnverwaltungen wurden weiters eingeladen, die Anwendung des genannten Systems im concreten Falle anzuzeigen und über die gewonnenen Erfahrungen nach Ablauf entsprechender Zeiträume zn berichten.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Anschaffung von zwei Cisternenwagen für Sänretransporte.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass zwei von der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 8. Mai 1893, Z. 16.606, genehmigten Typenplänen bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges bestellte Cisternenwagen für Säuretransporte in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingestellt werden. Die beiden Wagen werden mit Bremsen und Aufhängeschleifen für das Bremsgestänge versehen werden. [Z. 52.822.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Voranschlag der Staatsbahnen für das Betriebsjahr 1895.) Dem Staatsvoranschlage pro 1895 zufolge erhöhen sich die Ausgaben der kgl. Ungarischen Staatsbahnen um 9,404.800 fl., wovon aber 2,719.080 fl. nur eine scheinbare Ausgabe bilden, indem die bisher von den Einnahmen abgezogenen Restitutionen, im Sinne des Brutto-Budgets, als Ausgaben und Einnahmen gleichzeitig präliminirt sind. Der übrige Theil des Mehrbedarfes ist aber eine wirkliche und neue Ausgabe, welche auf die innerhalb

mehrerer Jahre durchzuführende Regelung und Ergänzung der Bezüge des Personals und ausserdem auf die zu Zwecken der in Folge des gesteigerten Verkehres entstehenden höheren Ergänzungs- und Manipulationskosten entfällt, und welche Auslage als Gegengewicht präliminirt wird gegenüber der Entwicklung des Betriebes und gegenüber den Einnahmen, welche nach Massgabe der bisherigen Ergebnisse mit höheren Beträgen in den Voranschlag eingestellt würden; endlich um 1,107.630 fl. erhöhen sich die Auslagen der Maschinenfabrik der Staatsbahnen und mit 988.400 fl. diejenigen des Schienenwalzwerkes Diósgyör, doch sind beide Summen ausschliesslich Betriebsauslagen, denen eine entsprechend grössere Einnahme und ein grösseres Reinerträgniss gegenübersteht.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 22. September, Z. 57.499, dem Eugen Nagy, dem Alexander Gothard und dem Eugen Knebel und Consorten für ein von der Station Szombathely (Steinamanger) ausgehendes, einerseits bis zu dem Mayer'schen Eisengusswerke, andererseits im Bereiche der Stadt Szombathely vom Hauptplatze aus sich in mehreren Strassenzügen verzweigendes Strasseneisenbahnnetz mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 22. September, Z. 58.081, dem Reichstags-Abgeordneten Josef Telegdy und dem Bauunternehmer Ingenieur Popper für eine von der zukünftigen Station Kis-Tótfalu der projectirten Localbahn Mezö-Telegd — Felsö Derna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87, Vorconcession Post 1) abzweigende, über Hagymádfalva, Sárszeg und die Gemarkung der Gemeinde Alsó-Derna bis Felsö-Derna führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Szegszárd - Báttaszék - Mohács. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat angeordnet, dass die politisch-administrative Begehung der Theilstrecke Szegszárd—Báttaszék (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 75) der projectirten Localbahn Szegszárd-Báttaszék noch im Laufe des Monates October abgehalten werde. Die projectirte Linie wird von der Station Szegszárd der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Sárbogárd-Szegszárd der südlichen Hauptlinie Budapest — Szegszárd — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus diese in der Station Báttaszék mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Linie Dombovár—Báttaszék verbinden. Die geplante Fortsetzung der Linie Szegszárd—Báttaszék bis Mohács zum Anschlusse an die Flügelbahn Villány-Mohács der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány wird voraussichtlich erst nach dem für demnächst bereits in Aussicht genommenen Ausbau der bereits finanziell gesicherten Linie Szegszard—Báttaszék erfolgen.

Projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest nach Promontor. (Politisch-administrative Begehung.) Ende September fand die politisch-administrative Begehung einer von Budapest (II. Bezirk, Ofen-Tábán) bis Promontor zu erbauenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe statt. Die von der nunmehr bereits im Bau begriffenen Staatsbrücke nächst dem Vámház tér (Zollamtsplatz) ausgehende Linie ist ein integrirendes Glied jener von der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe projectirten Ergänzungslinien ihres Betriebsnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 115 ex 1891 und Nr. 147 ex 1892). Sie wird vom Vámháztér aus durch Vermittlung der im Anschlusse an die Linie im Bereiche der grossen Ringstrasse zu erbauenden Quailinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 71 und 76 ex 1894) mit dem gesammten donaulinksuferseitigen Betriebsnetze der Gesellschaft verbunden werden, desgleichen auch mit den für den II. und III. Bezirk (Ofen) projectirten donaurechtsuferseitigen Linien. Die Promontorer Linie wird nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch, im Interesse der Approvisionirung der Hauptstadt, für den Frachtenverkehr eingerichtet werden.

Bau der Staatsbrücke über die Donau nächst dem Vámháztér (Zollamtsplatz) in Budapest. (Fundirungsarbeiten.) Die am rechten Donauufer in Ausführung begriffenen Vorbereitungsarbeiten zur Fundirung der Brückenpfeiler sind, nachdem man im Flussbette auf hartes Felsengestein stiess, bereits soweit vorgeschritten, dass der Einbau des ersten Caissons noch im Laufe des Herbstes erfolgen wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Das k. k. Kreisgericht als Handelssenat in Teschen macht unterm 21. September bekannt, dass im Handelsregister für Gesellschaftsfimen Arthur v. Probstner und Bernhard Deutsch de Hatvan als Mitglieder der Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn gelöscht worden sind.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 9. October herausgegebene CXXV. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 686: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 28. September 1894, Z. 9806, betreffend die Regelung der Viehbeschau auf den Eisenbahnstationen des Herzogthums Krain.

— (Inhalt des CXXVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 10. October herausgegebene CXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 687: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 4. October 1894, Z. 15.676/II, betreffend die Abänderung des amtsthierärztlichen Grenzdienstes für die k. k. Zollämter in Obernzell und Hanging bei der Untersuchung des zur Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche bestimmten Viehes.

— (Inhalt des CXXVII. Stückes der Neu-Ausgabe. Das am 11. October herausgegebene CXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 688: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 5. October 1894, Z. 139.036, betreffend das Verbot des Einbringens von Klauenthieren aus dem königl. preussischen Regierungsbezirke Breslau nach Böhmen.

Nr. 689: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 8. October 1894, Z. 27.026, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach Steiermark.

— (Inhalt des CXXVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 13. October herausgegebene CXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 690: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 4. October 1894, Z. 71.795, betreffend die Bestimmung der Station Horyniec als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

— (Inhalt des CXXIX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 16. October herausgegebene CXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 691: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. October 1894, Z. 140.963, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Sachsen nach und durch Böhmen.

Nr. 692: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 2. October 1894, Z. 105.825/I, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Sebenico in Dalmatien nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 693: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 12. October 1894, Z. 12.882, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für lebende Klauenthiere aus Croatien und Slavonien nach Kärnten.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat September 1894.)

Artikel	Lager am 1. September	Eingang	Ausgang	Lager am 30. September
	Metercentner			
Weizen	2905	—	861	2044
Roggen	256	101	124	233
Gerste	2113	200	310	2003
Hafer	5650	1424	1819	5255
Malz	475	52	319	208
Mais	3124	101	1378	1847
Diverse	8584	324	1884	7024
Total	23107	2202	6695	18614

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines gemeinschaftlichen Heftes, Theil II, Heft B, und eines neuen Heftes 2 zu Theil III des Gütertarifes nebst einem Anhange hiezu.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1894 gelangen zur Einführung:

1. Der Gütertarif, Theil II, gemeinschaftliches Heft B, enthaltend besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger für den Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, der Eisenbahn Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek, der Bács-Bodroger Localbahn, der Budapest-Lajosmizseer Localbahn, der Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Mártoner Localbahn, der Kun-Szt. Márton—Szenteser Localbahn und der Vinkovce-Brčkaer Localbahn), der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linie) einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Localbahn Asch-Rossbach andererseits.

Die Bestimmungen und die Kilometerentfernungen in diesem Hefte gelten vom 1. November 1894 an für alle Gütertarife, welche zwischen den vorstehend bezeichneten Verkehrsgebieten bestehen und noch zur Ausgabe gelangen. Es sind dies zur Zeit:

a) Theil II, Tarifheft Nr. 3, für den Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr vom 1. April 1880;
b) Theil III, Heft 2, des Gütertarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. November 1894 (Ausnahmetarif für Getreide etc.);
c) Theil IV, Heft 2, des Gütertarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. August 1893 (Ausnahmetarif für Holz und Borke);
d) Ausnahmetarif für Obst im Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 20. September 1891;
e) Tarif für die Beförderung von Soda etc. zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. März 1892.

Für den Geltungsbereich dieses Heftes werden daher die gesammten in den vorstehend unter a)—e) genannten Tarifheften enthaltenen Kilometerentfernungen und Vorbestimmungen zu denselben aufgehoben.

2. Ein neuer Gütertarif, Theil III, Heft 2, enthaltend Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten, Mais (Kukuruz), Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie von leeren gebrauchten Säcken zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (einschliesslich der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, der Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, der Bács-Bodroger Localbahn, der Budapest-Lajosmizseer Localbahn, der Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Mártoner Localbahn und der Kun-Szt. Márton — Szenteser Localbahn), der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken) einerseits, dann Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und der Localbahn Asch-Rossbach andererseits, nebst einem Coursdifferenzen enthaltenden Anhange hiezu.

Die Coursdifferenzen werden vom 1. November 1894 bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen.

Durch den neuen Tarif wird Theil III, Heft 2, des Gütertarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1891 aufgehoben.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. December 1894.

Exemplare der unter 1 und 2 bezeichneten Tarife und des Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 15. October 1894. [777]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen den Stationen Ebenfurth und Ebenfurth-Mühle einerseits und Lajta-Ujfalu (Neufeld) andererseits.

Einführung eines neuen Verbandstarifes.

Mit 1. November 1894 tritt für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den Stationen Ebenfurth und Ebenfurth-Mühle der Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf einerseits und der Station Lajta-Ujfalu (Neufeld) der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn andererseits, sowie für den Uebergang von und nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn von und nach Stationen der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn ein neuer Tarif in Kraft.

Gleichzeitig wird der vom Tage der Eröffnung der Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf giltige Tarif zwischen Ebenfurth loco und Neufeld loco ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den gefertigten Verwaltungen zum Preise von 40 Heller erhältlich.

Wien, am 15. October 1894. [778]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich Namens der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Sonder-Personenzüge in die Freudenau.

Aus Anlass der October-Rennen in der Freudenau werden Sonntag den 21. und Sonntag den 28. October 1894 von Wien (Westbahnhof) Sonder-Personenzüge nach der Freudenau in Verkehr kommen, welche alle drei Wagenclassen führen.

Die Abfahrt von Wien (Westbahnhof) erfolgt um 11 Uhr 50 Min., von Penzing um 11 Uhr 56 Min. Vormittags, die Ankunft in der Freudenau um 12 Uhr 48 Min. Nachmittags.

Der Fahrpreis beträgt ab Wien oder Penzing in der I. Classe 70 kr., in der II. Classe 45 kr., in der III. Classe 35 kr.

Eine Rückfahrt von der Freudenau nach Wien (Westbahnhof) findet nicht statt.

Wien, am 15. October 1894. [779]

Breslau-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VIII.

Mit 1. November 1894 tritt der Nachtrag VIII zum Breslau-Sächsischen Verbandstarif vom 1. August 1891 in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau erhältlich.

Wien, am 9. October 1894. [780]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für die Zustellung von Eilgutsendungen ab Wien (Markthalle) oder Wien (Südbahnhof) nach den Wiener Gemeindebezirken durch die Allgemeine österreichische Transport-Gesellschaft.

Mit Giltigkeit bis auf Widerruf gelangt für die Zustellung der in Wien (Markthalle) oder Wien (Südbahnhof) anlangenden Eilgutsendungen in die Wohnungen oder Magazine, resp. Geschäftslocale der Adressaten durch die Allgemeine österreichische Transport-Gesellschaft der nachstehende Tarif zur Anwendung:

Von Wien (Markthalle) oder Wien (Südbahnhof) nach den Bezirken	Für Eilgüter pro Sendung im Gewichte			
	bis zu 10 Kilogramm	über 10 bis incl. 25 Kilogramm	über 25 bis incl. 50 Kilogramm	über 50 Kilogramm die Gebühr für 50 Kilogramm und für je angefangene weitere 10 Kilogramm
	Heller			
I—X inclusive und nach den Wiener Bahnhöfen excl. Wien (Matzleinsdorf)	40	50	70	10
XI—XIX inclusive	60	80	100	20

Von der Zustellung sind jene Eilgüter ausgeschlossen,

1. welche mit Frachtbriefen anlangen, in denen der Aufgeber die Clausel angebracht hat, dass die Sendung nicht zuzustellen, sondern zu avisiren ist;
2. welche an solche Parteien adressirt sind, die bei den einzelnen Wiener Eilgut-Expediten das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Eilgutsendungen im Allgemeinen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind, ferner
3. gebrechliche und voluminöse Gegenstände, sowie leere Säcke als Eilgut;
4. Eilgüter, welche vor dem Bezuge einer zollämtlichen Behandlung unterliegen;
5. Eilgutsendungen, welche mit Schlössern versperrt sind und einer verzehrungssteuerämtlichen Behandlung unterzogen werden sollen;
6. Eilgüter, welche mit Nachnahme in höheren Beträgen als 10 fl. belastet sind, soferne nicht specielle Abmachungen mit den Adressaten bestehen;
7. Lebensmittel, wie: Milch, Eier etc., welche als Eilgut regelmässig für bestimmte Adressaten anlangen und von denselben auch ohne vorherige Avisirung täglich abgeholt werden.

Die Organe der Transport-Gesellschaft haben die Verpflichtung, die Zustreifungstarife bei sich zu führen und dieselben über Verlangen den Parteien vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden hinsichtlich der Eilgut-Zustreifung sind bei den Vorständen der betreffenden Bahnhöfe, eventuell bei der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einzubringen.

Anmerkung: Hiedurch wird der vom 15. Februar 1880 giltige Tarif gegenstandslos.

Wien, am 13. October 1894. [781]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1894 gelangt ein Nachtrag II zu dem vom 1. Juli 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, für Getreide, Mahlproducte etc. zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der speciellen Bestimmungen.
2. Abänderung von Frachtsätzen.
3. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 20 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 12. October 1894. [782]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. November 1894, resp. bei Tariferhöhungen mit Giltigkeit vom 15. December 1894, gelangt zu dem vom 1. December 1893 giltigen Verbandstarif, Theil II, Heft 1, ein Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen von Frachtsätzen.
2. Stationsnamen-Berichtigung.
3. Ergänzung der im Ausnahmetarif Nr. XVIII angeführten Stationen, welche für die Auf- oder Abgabe von Möbelwagen nicht eingerichtet sind.
4. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Exemplare des betreffenden Nachtrages sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen zum Preise von 10 Heller per Exemplar erhältlich.

Wien, am 12. October 1894. [783]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband. Bosnisch-Adriatischer Eisenbahnverband. Ungarisch Bosnischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Reexpeditions-Begünstigung für die in den Sziszeker Consortial-Lagerhäusern eingelagerten Sendungen.

Vom 15. October 1894 angefangen wird für Transporte von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Mehl und Mahlproducten, Pflaumen, Holz und Petroleum in ganzen Wagenladungen und im Verkehre mit Triest und Fiume für sämmtliche Export- und Importartikel, welche in den mit der Station Sziszek der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Schienenverbindung stehenden Sziszeker Consortial-Lagerhäusern per Eisenbahn ankommen und aus diesen weiterbefördert werden, unter Aufrechthaltung der vom 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungarischen Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, die Reexpeditions-Begünstigung, d. h. die Anwendung der zur Zeit der Weiterbeförderung von der ursprünglichen Aufgabs- nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze unter nachstehenden Bedingungen und Modalitäten bewilligt.

Die Reexpeditions-Begünstigung findet nur rücksichtlich solcher Relationen Anwendung, deren Verkehr sich laut den bestehenden Instradirungs-Vorschriften ganz oder theilweise via Sziszek bewegt.

Ausser den directen Frachtsätzen werden als Reexpeditionsgebühr 3 kr. pro 100 kg aufgerechnet. Die Reexpeditions-Begünstigung findet nur rücksichtlich solcher Sendungen Anwendung, welche an die Consortial-Lagerhäuser in Sziszek adressirt sind und von denselben innerhalb 12 Monaten, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden.

Es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu nennen, welche als Eigenthümerin, resp. Vermittlerin fungirt.

Von der Reexpeditions-Begünstigung sind solche Sendungen ausgeschlossen, welche mit einer Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Reexpeditions-Begünstigung findet in der Regel gleich bei der Weiterbeförderung des Gutes aus dem Lagerhause im Kartirungswege Anwendung, und zwar auf Grund des Seitens der Station Sziszek beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Frachtkarten-Auszuges, welcher mit dem schriftlichen Ansuchen der Lagerhausverwaltung versehen sein muss, dass die Sendung mit Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert werde.

Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleiches die vom 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, massgebend.

Wien, am 15. October 1894. [784]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch im Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zu dem vom 1. October 1893 giltigen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, tritt am 1. November 1894 der Nachtrag I in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aufnahme neuer Stationen;
II. Aenderung von Frachtsätzen der regulären Tarifclassen.
III. Aenderung von Ausnahmetarifen.
IV. Berichtigung von Druckfehlern.

Dieser Tarifnachtrag ist bei den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 15. October 1894. [785]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

An Stelle des Tarifes vom 1. Februar 1889 nebst Nachträgen tritt am 1. November 1894 ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirkes und zwischen Ober-Graslitz (Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) und Stationen der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Soweit hiedurch Frachterhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 15. December 1894 Giltigkeit.

Abdrücke des Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen oder durch Vermittlung der Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, am 12. October 1894. [786]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen zugleich für die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Einbeziehung von neuen Stationen.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen Allstedt und Niederröblingen der Neubaustrecke Oberröblingen a. d. Helme—Allstedt in den Tarif einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen für Reinsdorf zuzüglich

bei Niederröblingen 16 km
bei Allstedt 20 km

zu Grunde zu legen.

Die Verkehrsleitung von und nach Allstedt und Niederröblingen erfolgt wie von und nach Oberröblingen a. d. Helme.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung eines Ausnahmefrachtsatzes für Braunkohlen etc.) Am 10. October 1894 tritt für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlen-Coaks und Braunkohlen-Briquetts in Wagenladungen von mindestene 10.000 kg von Delitzsch nach Grosszschocher (sächs. Staatsb.) und Plagwitz-Lindenau (sächs. Staatsbahnen) ein Ausnahme-Frachtsatz von 0·15 Mk. für 100 kg in Kraft. Die Frachtberechnungsweise ist dieselbe wie im Verkehre mit der Station Bitterfeld.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1807	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohöl	S. Sabba und Fiume	den unten genannten Stationen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Gestattung der Reexpedition in Wien und Floridsdorf-Donaufeld behufs Raffinirung daselbst	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Diverse Verbandtarife	Verschieden	Siehe Frachtsätze in der nebenstehenden Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Bei directe nach den vorbezeichneten Stationen beförderten Sendungen die auf den Namen der reclamirende Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende Februar 1896 vorzulegen sind. 2. Bei in Wien und Floridsdorf-Donaufeld reexpedirten Sendungen die auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für die Beförderung des Rohöles bis zur Reexpeditionsstation, sowie die auf dieselbe Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate über den erfolgten Weiterversandt des raffinirten Petroleums bezw. der Nebenproducte. Die Rückvergütung der Frachtdifferenz ist spätestens 3 Monate vom Tage der Expedition der Sendungen von der Reexpeditionsstation an gerechnet, anzusprechen. Die vorgelegten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt.	

Nach	Von S. Sabba – Bei Reexpedition in Wien und bei directer Abfertigung	Von S. Sabba – Bei Reexpedition in Floridsdorf-Donaufeld	Von Fiume – Bei Reexpedition in Wien und bei directer Abfertigung	Von Fiume – Bei Reexpedition in Floridsdorf-Donaufeld
	Frachtsätze in Kreuzern österr. Währung pro 100 kg			
Amstetten	—	127	—	140
Aussee	116	129	126	139
Beneschau	159	159	176	176
Bilin	168	168	185	185
Bludenz	149	161	166	178
Bodenbach	172	172	189	189
Brüx	168	168	185	185
Budweis	143	143	160	160
Eger	147	147	144	144
Gmunden	125	125	138	138
Horažďovic-Babin	147	147	164	164
Iglau-Stadt	160	160	177	177
Ischl	120	129	132	141
Kaschitz	167	167	184	184
Klattau	162	162	179	179
Laun	168	168	185	185
Linz	132	132	149	149
Nepomuk	147	147	164	164
Nezwiestitz	147	147	164	164
Nusle-Vršovic	160	160	177	177
Obernitz	168	168	185	185
Pilsen	147	147	164	164
Pisek	150	150	167	167
Prag	161	161	178	178
Přibram	159	159	176	176
Protivin	147	147	164	164
Rakonitz	171	171	188	188
Ried	132	132	145	145
Salzburg	126	130	123	127
Schärding	138	138	143	143
Schlan	168	168	185	185
Steyr	125	125	140	140
Strakonitz	147	147	164	164
Tabor	—	152	—	169
Waidhofen a/d. Ybbs	122	122	136	136
Wels	131	131	148	148
Wessely o. d. L.	—	147	—	164
Wotitz	158	158	175	175
Zlonitz	168	168	185	185

Die Reexpeditionsbegünstigung gilt nur für nachweislich zur Weiterbeförderung gelangte 90% der nach den Reexpeditionsstationen bezogenen Rohölmenge. Die Expedition ab Wien und Floridsdorf-Donaufeld hat stets in vollen Wagenladungen mit directe lautenden Frachtbriefen stattzufinden. Die Reexpeditionsfrist wird auf 12 Monate vom Tage des Einlangens der Sendungen in der Reexpeditionsstation an festgesetzt, so zwar, dass sie für die etwa am 31. December 1895 in der Reexpeditionsstation einlangenden Sendungen erst mit 31. December 1896 abläuft. Bei Ermittelung des zulässigen 90%igen Reexpeditionsquantums wird in jenen Fällen, in welchen der Transport der reexpedirten Sendungen bis Wien, bezw. Floridsdorf-Donaufeld in Cisternen- (Reservoir-) Wagen und ab da in Fässern erfolgt, das Gewicht der verwendeten Fässer in Abzug gebracht, wobei das Gewicht derselben mit 36 kg pro Fass angenommen wird. Den für die Reexpedition in Wien geltenden Frachtsätzen werden die Wiener Verbindungsbahn-Gebühr und die sonstigen Ueberfuhrsgebühren in dem Falle separat zugeschlagen, wenn die Zufuhr der zur Weiterbeförderung gelangenden raffinirten Producte nicht per Achse erfolgt ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1808	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatebahnen	Thoneisenstein (Bauxit)	Lees-Veldes	Lieeing	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes 3	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	141 Heller	124 Heller	17 Heller	Im Kartirungswege		
1809	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatebahnen	Bau- und Werkholz, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen und Fassdauben, und zwar: a) in Position H—19, b) in Position H—20 des Tarifes Theil I rangirend | in Position H—19 und 20	Wolfsberg St. Stefan St. Andrä St. Paul Ettendorf Lavamünd	Triest S.B.	Für Hölzer bis zu einer Wagenlänge: bei Frachtzahlung für mindestens 10 Tonnen pro verwendeten Wagen; für Hölzer über eine Wagenlänge: bei Frachtzahlung für mindestens 20 Tonnen pro Ladung, wobei für jeden über zwei Wagen eventuell verwendeten weiteren Wagen eine Gebühr von 16 Hellern pro Wagen und Kilometer zur Berechnung gelangt. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Bestimmungen der einschlägigen Tarife	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Variabel	136 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
				Wolfsberg St. Stefan St. Andrä St. Paul Ettendorf Lavamünd	Fiume					Heller a) b) 142 140 143 141 141 141 143 143 141 141 141 139				
1810	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Staatebahnen	Eisenerz	Hüttenberg	Prevali	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes 3	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	59·3 Heller	40·8 Heller	18·5 Heller	Im Kartirungswege		
1811	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatebahnen	Zinkerz	Tarvis	Cilli	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf ihre Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	76 Heller		Im Kartirungswege		
1812	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Graz S.B.	Ternitz	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 20000 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen. Sendungen müssen von Stationen der Graz-Köflacher Bahn provenireu	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif, resp. Anhang zu demselben, giltig vom 1 Jänner 1894	52 Heller	50 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1813	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und Buschtěhrader Eisenbahn	Magnesia-Kalkstein (Dolomit)	Klamm Mitterdorf	Kladno (Station)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Besteht kein directer Tarif		Heller 148·2 152·2 excl. Einfahrtsgebühr in Kladno		Im Kartirungswege		
1814	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	St. Stefan	Klagenfurt Villach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen, widrigenfalls für jede dieser Verrichtungen eine Gebühr von 2 Hellern pro 100 kg zur Berechnung gelangt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller 52 60		Im Kartirungswege		
1815	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Getreide, Mahlproducte (aus Getreide), Salz, Eisen und Eisenwaaren aller Art	Cilli	Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf a/P. Schönstein Wöllan	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	11 15 18 23 31 34 kr. inclus. Mgb.	6 12 15 18 22 22 kr.	5 3 3 5 9 12 kr.	Im Kartirungswege		
1816	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Eisen u. Eisenwaaren aller Art	Wöllan	Cilli	In jedem Gewichte, jedoch nur bei Verzicht auf die Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	34 kr. incl. Mgb.	20 kr. incl. Mgb.	14 kr.	Im Kartirungswege		
1817	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Magnesia-Kalksteine	Mitterdorf S.B.	Marchegg St.E.G. transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	32·5 kr.		Im Kartirungswege		Der vorstehende Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche in Mitterdorf mit directen Frachtbriefen nach den innerhalb Köbanya liegenden Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen aufgegeben werden

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 77 vom 10. Juli 1894, sub Post 1282, enthaltene Kartirungsfrachtsatz von 33·5 kr. pro 100 kg wird hiemit ausser Kraft gesetzt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1818	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter aus der Pos. S. 58 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Weiz	Studenzen-Fladnitz	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	9·5	7	2·5	Im Kartirungswege		
1819	Oesterr. Nordwestbahn		Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Littitz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Starkenbach	Frachtzahlung für 10500 kg pro Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	26 kr.	13·9 kr.	12·1 kr.	Im Kartirungswege		
1820	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Sudoměřic k.k.St.B.	Smiřitz S.N.D.V.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 72·6 b) 67·8		Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag zu Gunsten der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
				Wotic-Beztahov						a) 66·6 b) 61·8				
				Wotic						a) 66·6 b) 61·8				
				Bistric						a) 64·6 b) 59·8				
				Beneschau						a) 64·6 b) 59·8				
				Čerčan-Pišely						a) 62·6 b) 57·8				
				Mnichovic-Stranschic						a) 59·6 b) 54·8				

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index pro III. Quartal 1894 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 120. Wien, 20. October 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von der Haltestelle Hinter-Třeban der k. k. priv. Böhmischen Westbahn nach Hostomitz mit einer eventuellen Fortsetzung nach der Station Lochowitz oder Libomyšl der k. k. Staatsbahnlinie Protiwin—Zditz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Hostomitz im Vereine mit Josef Sebastian Daubek, Grossgrundbesitzer in Litten, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von der Haltestelle Hinter-Třeban der k. k. priv. Böhmischen Westbahn nach Hostomitz mit einer eventuellen Fortsetzung nach der Station Lochowitz oder Libomyšl der k. k. Staatsbahnlinie Protiwin—Zditz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von neun Monaten ertheilt.

Wien, am 7. October 1894. Z. 49.741.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 28. September 1894, Z. 58.031, an sämmtliche Verwaltungen der österreichischen Privatbahnen, betreffend die einheitliche Benennung der Eisen- und Stahlsorten, sowie der Eisenwaaren.

Unter Hinweis auf die Uebelstände, welche sich bisher aus der Ungleichmässigkeit der Bezeichnung der verschiedenen Eisen- und Stahlsorten ergeben haben, hat der österreichische Ingenieur- und Architektenverein in Wien dem Handelsministerium die beiliegenden, von einem Ausschusse des Vereines ausgearbeiteten und in der Vereinsversammlung vom 29. April 1893 angenommenen „Grundzüge einer einheitlichen Benennung für Eisen und Stahl“ zum Zwecke der hieramtlichen Annahme mit der Bitte vorgelegt, deren Einführung für den amtlichen Verkehr anzuordnen.

Die fachliche Prüfung dieser Grundzüge hat ergeben, dass dieselben vom h. a. Ressortstandpunkte geeignet erscheinen, zu einer festen, den Bedürfnissen des Verkehres entsprechenden Benennungsweise zu führen, wodurch den vorhin erwähnten Uebelständen abgeholfen würde.

Das Handelsministerium sieht sich daher veranlasst, in Uebereinstimmung mit dem Vorgange des k. k. Ministeriums des Innern, welches die Einführung der fraglichen Bezeichnungen für den Dienstgebrauch der politischen Verwaltung und bei den autonomen Behörden ins Auge fasst, die gleiche Verfügung für den Dienstbereich der Eisenbahnverwaltung zu treffen, und werden demnach die geehrten Verwaltungen hiemit eingeladen, sich im dienstlichen Verkehre mit den Aufsichtsbehörden, wie auch sonst allgemein fortan der in Rede stehenden Bezeichnungen bedienen zu wollen.

Wien, am 28. September 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Grundzüge einer einheitlichen Benennung für Eisen und Stahl.

Es ist zu unterscheiden:

1. Roheisen.	2. Schmiedeisen.	3. Stahl.	4. Gusswaaren.
a) Weisses Roheisen.	a) Schweisseisen.	a) Schweissstahl.	a) Roheisenguss- } Waaren.
b) Halbirtes Roheisen.	b) Flusseisen.	b) Flussstahl.	b) Flusseisenguss- } Waaren.
c) Graues Roheisen.			c) Stahlguss- } Waaren.

Für die Anwendung dieser Bezeichnungen dienen folgende Erläuterungen:

1. Roheisen.

Roheisen ist das Erzeugniss des Hochofens; es ist leicht schmelzbar, aber nicht schmiedbar. Nach seiner Farbe und seinem Gefüge wird es als weisses (körniges, strahliges oder Spiegeleisen), halbirtes und graues Roheisen bezeichnet.

Nach seiner Herstellungsweise kann es Coaksroheisen oder Holzkohlenroheisen genannt werden.

Unter der Bezeichnung

Gusseisen ist in der Regel ein graues, ausnahmsweise ein halbirtes, zur Herstellung von Eisengusswaaren bestimmtes Roheisen zu verstehen.

2. Schmiedeisen.

a) Schweisseisen ist das im teigigen Zustande (durch den Herdfrisch- oder den Puddelprocess) hergestellte schmied- und schweissbare, aber nicht merklich härtbare Eisen.

Wird Schweisseisen zu Blechen oder Stäben ausgewalzt, ausgeschmiedet oder zu Draht gezogen, so kann es Blech-, Walz- oder Stabeisen, auch Quadrat-, Rund-, Flach-, Profil-, Bandeisen u. s. w., Walzdraht oder Zugdraht genannt und diese Bezeichnung dem Worte „Schweisseisen" hinzugefügt oder dahinter in Klammer eingeschaltet werden (z. B. Schweisseisenblech, Schweisseisendraht u. s. w.).

b) Flusseisen ist das im flüssigen Zustande (nach dem Bessemer-, Thomas- oder Martin-Verfahren) hergestellte schmiedbare, aber nicht merklich härtbare Eisen.

Soll dabei das Herstellungsverfahren besonders hervorgehoben werden, so ist statt der einfachen Bezeichnung „Flusseisen" die Bezeichnung „Bessemer-, Thomas-, saures oder basisches Martin-Flusseisen" zu wählen oder eine dieser letzteren Bezeichnungen hinter dem Worte „Flusseisen" in Klammer einzuschalten.

Soll die Form als Blech, Stabeisen, Draht gekennzeichnet werden, so ist unter Anwendung der Bezeichnung „Flusseisen" wie unter 2 a) zu verfahren.

3. Stahl.

a) Schweissstahl ist das im teigigen Zustande (durch den Herdfrisch- oder Puddelprocess) gewonnene schmiedbare, merklich härtbare Material. Soll dabei das Herstellungsverfahren noch besonders hervorgehoben werden, so ist diese Bezeichnung hinter dem Worte „Schweissstahl" in Klammer einzuschalten (z. B. Herdfrischstahl, Puddelstahl u. s. w.).

Soll die Form als Blech, Stab, Draht gekennzeichnet werden, so ist unter Anwendung der Bezeichnung „Schweissstahl" wie unter 2 a) zu verfahren (z. B. Schweissstahlblech).

b) Flussstahl ist das im flüssigen Zustande (nach dem Tiegel-, Bessemer-, Thomas- oder Martin-Verfahren) hergestellte schmiedbare, merklich härtbare Material.

Soll dabei zugleich das Herstellungsverfahren noch besonders hervorgehoben werden, so ist statt der einfachen Bezeichnung „Flussstahl" die Bezeichnung Tiegel-, Bessemer-, Thomas- oder Martin-Flussstahl zu wählen oder eine dieser Bezeichnungen hinter dem Worte „Flussstahl" in Klammer einzuschalten.

Soll die Form als Blech, Stab, Draht gekennzeichnet werden, so ist unter Anwendung der Bezeichnung „Flussstahl" wie unter 2 a) zu verfahren.

Die Bezeichnung „Gussstahl" fällt aus; an deren Stelle tritt die Benennung „Tiegelflussstahl".

4. Gusswaaren.

a) Roheisenguss-Waaren (Eisenguss-Waare) sind die durch Guss aus grauem oder halbirtem Roheisen hergestellten Gebrauchsgegenstände.

Sind Eisenguss-Waaren nachträglich schmiedbar gemacht worden, so tritt die Bezeichnung „schmiedbarer Eisenguss", „Weichguss" oder „Temperguss" ein.

Eisenguss-Waaren, welche durch Giessen des Eisens in eiserne Formen an ihrer Oberfläche besonders hart gemacht werden, heissen „Hartguss"-Waaren.

Sind Gussstücke in offenen Formen oder in Sand, Masse oder Lehm geformt und sollen sie nach dieser Art der Herstellung besonders gekennzeichnet werden, so sind dieselben mit Herdguss, Sand-, Masse- oder Lehmguss zu bezeichnen.

b) Flusseisenguss-Waaren sind die aus Flusseisen in fertiger Form durch Guss hergestellten Gebrauchsgegenstände (Maschinenbestandtheile u. dgl.).

c) Stahlguss-Waaren sind die aus Flussstahl in fertiger Form durch Guss hergestellten Gebrauchsgegenstände (Maschinenbestandtheile u. dgl.).

Erläuterungen zu den vorstehenden „Grundzügen einer einheitlichen Benennung für Eisen und Stahl".

Das k. und k. technische und administrative Militärcomité hat unter Hinweisung auf den Circular-Erlass des königlich preussischen Ministers für öffentliche Arbeiten, Berlin, 29. Jänner 1889, an den Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein das Ersuchen gerichtet, in geeigneter Weise für alle in der Praxis vorkommenden Eisen- und Stahlsorten deutliche Bezeichnungen aufzustellen.

Der zur Berathung dieses Gegenstandes vom Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein eingesetzte Ausschuss hat die vorstehenden Grundzüge für die einheitliche Benennung von Eisen und Stahl verfasst.

Dem Ausschusse sind die nachbenannten, anderwärts giltigen Vorschriften für die einheitliche Benennung von Eisen und Stahl vorgelegen:

A. Die Beschlüsse des internationalen Comité in Philadelphia vom Jahre 1876.

B. Der Commissionsbericht zu Nr. XIV der Tagesordnung zur Generalversammlung des Vereines der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, Hamburg, August 1878.

C. Der an die königlich preussischen Eisenbahn-Directionen gerichtete Circular-Erlass des preussischen Ministers für öffentliche Arbeiten, Berlin, 29. Jänner 1889, II a 644, betreffend die einheitliche Benennung der im Eisenbahnbetriebe zur Verwendung kommenden, aus Eisen und Stahl bestehenden Materialien; veröffentlicht im Centralblatt der Bauverwaltung, Berlin, 16. Februar 1889, IX. Jahrgang, Nr. 7.

Im Sinne einer einheitlichen Benennung von Eisen und Stahl wäre es wünschenswerth, alle Benennungen, welche in den drei oben bezeichneten Vorschriften vorkommen, unverändert beizubehalten. Dennoch war der Ausschuss gewungen, von dem Sinne der ad B und C genannten Vorschriften theilweise abzuweichen.

Die wesentliche Abweichung von den bestehenden Vorschriften besteht darin, dass in den vorliegenden „Grundzügen" die Gusswaaren systematisch nach jenem Materiale benannt werden, aus welchem dieselben bestehen, und zwar mit Roheisengusswaare (Eisengusswaare), Flusseisengusswaare, Stahlgusswaare, entsprechend den Materialien: Roheisen (Gusseisen), Flusseisen oder Flussstahl.

Im Nachstehenden werden die Beweggründe angegeben, welche zu den Abweichungen von den bestehenden Vorschriften geführt haben:

ad A. Das Internationale Comité in Philadelphia hat sich darauf beschränkt, die Worte: Schweisseisen, Flusseisen, Schweissstahl, Flussstahl einzuführen.

In den hier vorliegenden Grundzügen sind diese Benennungen unverändert beibehalten; doch wurden zur Ergänzung noch das Roheisen und die Gusswaaren aufgenommen.

ad B. Von den Bestimmungen des Vereines der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen weichen die hier vorliegenden „Grundzüge" darin ab, dass erstere das Gusseisen als umgeschmolzenes Roheisen, somit als ein Erzengniss zweiter Schmelzung bezeichnen, während die vorliegenden Grundzüge mit dem Worte „Gusseisen" ein zur Herstellung von Eisengusswaaren bestimmtes Roheisen bezeichnen. Der Grund zu dieser Aenderung liegt darin, dass Eisengusswaaren auch unmittelbar vom Hochofen weg, somit nicht in zweiter Schmelzung, erzeugt werden.

ad C. Der Wortlaut der vorliegenden Grundzüge wurde, soweit es zulässig erschien, dem Circular-Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Berlin, 29. Jänner 1889, wortgetreu entnommen. Doch weichen die vorliegenden Grundzüge in nachstehenden Punkten von jenem Erlasse ab:

Der Circular-Erlass bezeichnet ein in besondere Formen gegossenes, in der Regel vorher umgeschmolzenes Roheisen mit dem Worte „Gusseisen", während nach den vorliegenden Grundzügen die vorstehende Definition dem Worte Roheisengusswaare (Eisengusswaare) entspricht.

Der Circular-Erlass schreibt in dem Absatze A 2 unter dem Titel Gusseisen vor: „Werden dem Roheisen beim Umschmelzen Stahlabfälle zugesetzt, so nennt man das Erzeugniss ‚Stahlguss'." Diese Definition kann nicht als allgemein zutreffend angesehen werden.

Wird Roheisen unter Zusatz von Schmiedeisen- oder Stahlabfällen im Cupolofen eingeschmolzen, so ist das Erzeugniss nicht schmiedbar, es ist somit nicht Stahl; folglich ist für dieses Erzeugniss die Bezeichnung „Stahlguss" als systematische Benennung nicht geeignet. Das Erzeugniss der eben genannten Schmelzung hat die Eigenschaften des Roheisens und ist von dem eingeschmolzenen Roheisen nur hinsichtlich der Qualität verschieden.

Sinngemäss kann unter Stahlguss nur eine aus Flussstahl bestehende Gusswaare bezeichnet werden, und der Stahl kann entwedes Tiegelstahl oder Bessemerstahl oder Martinstahl sein.

Für jene Waaren, welche die vorliegenden Grundzüge mit „Stahlguss" bezeichnen, hat der Circular-Erlass unter B 6 die Benennung „Flussstahlwaaren" vorgeschrieben. Dieses Wort ist jedoch nicht bezeichnend, nachdem sinngemäss unter Flussstahlwaaren auch die aus Flussstahl gewalzten Schienen, Federn, Radreifen u. s. w. verstanden werden müssen.

Der Circular-Erlass lässt die Bezeichnung „Schmiedeisen" ausfallen, während die vorliegenden Grundzüge das Wort Schmiedeisen als Gattungsnamen, welcher die Arten Schweisseisen und Flusseisen umfasst, beibehalten.

Der Circular-Erlass schreibt ferner vor: „Da die Grenze zwischen härtbarem und nicht härtbarem Materiale schwer festzustellen ist, so ist in der Regel ein Material mit einer Zugfestigkeit von 50 kg für 1 mm² und darüber mit Stahl, ein Material von geringerer Festigkeit mit Eisen zu bezeichnen."

Diese Bestimmung hat der Ausschuss in seinem Entwurfe nicht aufgenommen. Der Ausschuss ist der Meinung, dass die Grenze zwischen härtbarem und nicht härtbarem Materiale, mit der für alle Gebrauchszwecke hinreichenden Genauigkeit, mit sehr einfachen Hilfsmitteln festgestellt werden kann und dass es keinem Anstande unterliegt, in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen des Internationalen Comité von Philadelphia die Härtbarkeit allein als Grundlage für die Unterscheidung zwischen Eisen und Stahl anzunehmen.

In vielen Fällen mag die Wahl der Zugfestigkeit von 50 kg per 1 mm² als Grenze zwischen Eisen und Stahl brauchbar sein; in anderen Fällen ist aber diese Grenze nicht zutreffend. Die Zugfestigkeit des schmiedbaren Eisens ist nicht nur von der Art des Materials, sondern auch von der Art der Bearbeitung abhängig. So wird z. B. Schmiedeisen, welches in der Form gewöhnlicher gewalzter Stäbe eine Zugfestigkeit von etwa 40 kg für 1 mm² und darunter zeigt, zu Draht gezogen eine Zugfestigkeit von 60 bis 70 kg für 1 mm² erreichen, ohne die Eigenschaften der Härtbarkeit anzunehmen.

Die Abtheilung B des Circular-Erlasses wurde, als nicht unbedingt nothwendig, in die vorliegenden Grundzüge nicht aufgenommen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Prerau—Olmütz: Umwandlung von Handschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umwandlung der Handschranken in km 185·047, 202·862, 202·876 und 203·671, sowie für die Umstellung des bestehenden Zugschrankens in km 203·224 unter Auflassung der Wächterposten Nr. 125 d und Nr. 139½ d für den 20. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 18.942.]

— (Linie Wien—Krakau: Herstellung einer Sicherungsanlage in der Strecke Wien—Floridsdorf.) Die Ausführung einer „Sicherungsanlage für das Fahren in Raumdistanz" in der Strecke Wien—Floridsdorf wurde genehmigt. [6. October, Z. 48.062.]

— (Vergrösserung der Wasserstations-Anlage in Prerau.) Das Pumpenhaus am Betschwaflusse und ein Wasserstations-Brunnen am Bahnhofe in Prerau werden vergrössert. [9. October, Z. 54.706.]

— (Brückenwaage sammt Häuschen in Schönbrunn.) Aus Anlass der Erweiterung der Station Schönbrunn wird die am Nordende dieser Station bestehende Brückenwaage in das Geleise II nächst der neuerbauten Melassenrampe verlegt und ein Waaghäuschen hiezu hergestellt. [6. October, Z. 48.640.]

— (Herstellung eines Stumpfgeleises und einer Drehscheibenverbindung.) Für die Herstellung eines Stumpfgeleises und einer Drehscheibenverbindung im Röhrenwalzwerke der Firma S. Huldschinsky & Söhne nächst der Station Schönbrunn wurde die Baubewilligung ertheilt.
[6. October, Z. 54.028.]

— (Herstellung eines Betoncanals in km 369·8/9.) Für die Herstellung eines 1·5 m weiten Betoncanals an Stelle des bestehenden gewölbten Durchlasses in km 369·8/9 der Strecke Chrzanow—Trzebinia wurde der Bauconsens ertheilt.
[3. October, Z. 53.628.]

Localbahn Auspitz. (Bauherstellung.) Das vorgelegte Project für die Errichtung eines Kohlenschuppens in der Station Stadt Auspitz wurde zur Ausführung genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Amtshandlung übersendet.
[10. October, H.-M.-Z. 54.978.]

Friauler Eisenbahn. (Errichtung einer Haltestelle.) Das von der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Anlage einer Haltestelle in km 14·685 der Strecke Monfalcone—Cervignano mit der Bezeichnung „Haltestelle Scodovacca“ wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Triest zur Amtshandlung übersendet.
[11. October, H.-M.-Z. 51.581.]

Salzkammergut-Localbahn. (Bauherstellung.) Das Project für Adaptirungen in dem Aufnahmsgebäude der aufgelassenen Station Ischl Localbahnhof, zum Zwecke der Unterbringung von Bahnbediensteten, wurde zur Ausführung genehmigt.
[H.M.-Z. 53.748.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Spalato—Knin: Eröffnung der Haltestelle Koprno.) Am 1. October ist die in km 52·9 zwischen den Stationen Unešić und Perković-Slivno gelegene Haltestelle Koprno für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. In derselben werden alle fahrplanmässigen Personenzüge unbedingten Aufenthalt nehmen. Die Fahrkartenausgabe und Gepäcksaufnahme findet bei den Zügen selbst statt.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Schreibweise der Station Swolenowes.) Ueber Bitte der Gemeinde Swolenowes hat das Handelsministerium gestattet, dass der Name dieser Station in böhmischer Sprache „Zwoleněves“ statt, wie bisher, Zwoleňoves geschrieben werde, da beide Schreibweisen gebräuchlich sind und da auch die Station der Prag-Duxer Eisenbahn Zwoleněves geschrieben wird. (Vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 73, Seite 1267.)
[21. September, Z. 47.834.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Abänderung der Normalstellung eines Distanzsignals am Vorbahnhofe in Floridsdorf.) In der Station Floridsdorf ist in die Sicherungsanlage am Nordende des Vorbahnhofes ein Semaphor-Distanzsignal einbezogen, mit welchem die Ausfahrten von Zügen aus dem Vorbahnhofe nach Krakau gegen gleichzeitig aus dem Hauptbahnhofe ausfahrende Züge gedeckt werden. Dieses Signal stand bisher normal auf „Verbot der Einfahrt“ und war in dieser Stellung unter elektrischem Verschlusse gehalten. Da nun aus dem Vorbahnhofe der Station Floridsdorf nur ausnahmsweise Zugsausfahrten stattfinden, dagegen aus dem Hauptbahnhofe täglich 50 bis 60 Züge in der vorgenannten Richtung ausfahren, wobei durch die Deblockirung des gedachten Distanzsignals für den Verkehrsbeamten ein grosser Theil jener Zeit verloren geht, die er dem eigentlichen äusseren Dienste widmen sollte, so hat die k. k. General-Inspection bis auf Weiteres die Bewilligung ertheilt, diesen Semaphor normal auf „Erlaubte Einfahrt“ stellen zu dürfen.
[8. October, G.-I.-Z, 18.333.]

Oesterr. Nordwestbahn und Süddnorddeutsche Verbindungsbahn. (Ausnahmsweise Beförderung von Personen mit Güterzügen.) Die Verwaltung obiger Eisenbahnen hat von der ihr im Jahre 1888 von der k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilten Bewilligung, ausnahms- und versuchsweise mit gewöhnlichen Güterzügen Personen befördern zu dürfen, wenn dies bei Ausflügen von Corporationen, Vereinen u. s. w. in Folge Mangels eines geeigneten Zuges, welcher fahrplanmässig den Personenverkehr vermittelt, nöthig werden sollte, in letzterer Zeit in nachstehenden Fällen Gebrauch gemacht:

1. Am 14. Juni wurde den Frequentanten des Obergymnasiums in Deutschbrod die Benützung des Güterzuges Nr. 151 von Deutschbrod bis Okroulitz gestattet;
2. am 18. August den vom Kaiserfeste in Königshan rückkehrenden Theilnehmern die Benützung des Güterzuges Nr. 263 in der Strecke Königshan—Liebau;
3. am 15. August einer Gesellschaft die Benützung des Güterzuges Nr. 150 von Iglau bis Okřiško, und
4. am 2. September den Theilnehmern an einem Concerte zu Gunsten des Verschönerungs-Vereines in Langenzersdorf zur Rückfahrt von dieser Station nach Wien und nach Stockerau die Benützung der Güterzüge Nr. 103 und Nr. 104.

[G.-I.-Z. 19.056.]

Localbahn Wotic-Selčan. (Aenderung des Namens der Haltestelle Janowic.) Die beantragte Benennung der in km 4·2/4 der Localbahn Wotic-Selčan errichteten Personen-Haltestelle mit der Bezeichnung „Janowic bei Wotic“ („Janovice u Votic“), abgekürzt Janowic b/W. (Janovice u/V.), wurde genehmigt.
[11. October, H.-M.-Z. 44.571.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn - Projecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 22. September, Z. 42.838, dem Obergespan Dr. Stefan Kállay, dem Stefan Baranyay und dem Georg Benitzky und Consorten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Eger (Erlau) der Linie Füzes-Abony—Eger der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Apátfalva, Szilvás, Dédes, Tapolcsány, Bánfalva, Bán-Horvát und die Gemarkung der Gemeinde Barcza in der Station Vadna mit der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 22. September, Z. 67.195, die seinerzeit mit Erlass vom 9. September 1893, Z. 62.243, dem Reichstags-Abgeordneten Josef Márkus ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Vámos-Györk (nächst Hatvan) der Linien Budapest — Hatvan — Miskolcz und Vámos-Györk—Gyöngyös der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, bis Jász-Arokszállás (Comitat Jász-Nagy-Kun-Szolnok) führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1893, Vorconcession Post 3) auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Projectirter Bau einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Pressburg. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 118 und 119 vom 3. und 5. October verlautbart den Wortlaut der der „Ganz'schen Eisenguss- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft“ in Budapest (Filiale Leobersdorf bei Wien) und der Firma Lindheim & Comp. ertheilten Concessions-Urkunde für ein im Bereiche der Stadt Pozsony (Pressburg) zu erbauendes Strasseneisenbahnnetz mit elektrischem Betriebe, und zwar für:

a) eine vom unteren Ende der „Vitéz-utcza“ (Rittergasse) ausgehende, durch die „Dunasor“ (Donauzeile) über den „Haltér“ (Fischplatz), den „Sétatér“ (Promenadeplatz), die „Rószautcza“ (Rosengasse), den „Vásártér“ (Marktplatz), den Nagy-Lajos-Platz, die „Frigyes-föherczeg-utcza“ (Erherzog Friedrich-Gasse), die Stefanie-Gasse und die Marczal-Gasse bis zum Hauptbahnhofe der Station Pozsony der Linien (Wien—) Marchegg—Pozsony—Budapest und Pozsony—Nagy-Szombat (Tyrnau) — Galgócz - Lipótvár (Freistadtl - Leopoldstadt)—Zsolna (Sillein) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie der in deren Betrieb stehenden Marchthalbahn, d. i. der Linie Pozsony—Dévény-Ujfalu (Theben-Neudorf)—Szakolcza (Skalitz) führende Linie;
b) für eine von der Linie a) am Vásártér abzweigende, über die „Korház-utcza“ (Spitalgasse) und die „Kereszt-utcza“ (Kreuzgasse) bis zum Bahnhofe der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Pozsony—Szombathely (Pressburg—Steinamanger) führende Linie;
c) für eine von der Linie a) vom Vásártér abzweigende, über die Baross-Gasse und Josti-Gasse bis zur Donau-Dampfschiffahrts-Station führende Linie;
d) für die als Fortsetzung der Linie a) von der „Vitéz-utcza“ bis zur Patronenfabrik führende Linie (vergl. Verordgs.-Blatt Nr. 37 ex 1893, Vorconcession Post 1 und Verordgs.-Blatt Nr. 74 ex 1893, Vorconcession Post 1).

Die Linien sind mit einer Spurweite von 1 m herzustellen und der Oberbau mit 20 kg schweren Vignol-Stahlschienen herzustellen. Die Central-Stromerzeugungs-Station ist mit „Trolley"-Motoren einzurichten; die höchst zulässige Stromspannung ist mit 500 Volt bemessen. Die Dauer der Gesellschaft, mit dem Sitze in Pozsony, ist auf 50 Jahre bemessen.

Geleiseanlagen im Bereiche der im Bau begriffenen Budapester Central - Markthalle. (Trassenbestimmung.) Nachdem die nächst dem unteren linksuferseitigen Donauquai und dem Hauptzollamte im Bau begriffene Budapester Central-Markthalle (IX. Stadt-Bezirk) durch Geleise sowohl mit der Donau-Uferbahn der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und jenen der Budapester Strassenbahnnetze der beiden exploitirenden Gesellschaften (Pferde- und elektrischer Betrieb), als auch diese mit vier vorläufig im Bereiche der linksuferseitigen Stadtbezirke zu erbauenden Detail-Markthallen verbunden werden wird [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 105 ex 1893), ist derzeit die Trassenbestimmung dieser Verbindungslinien im Zuge. Die Anlage ist insoferne mit Schwierigkeiten verbunden, als es sich um den Anschluss an mit drei verschiedenen Motoren betriebene Bahnnetze (Dampf-, Pferde- und elektrischer Betrieb) handelt. Die Halle wird auch durch Geleise mit dem Donauquai verbunden werden, woselbst eine speciell für dieselbe bestimmte Landungsstation für Dampf- und Ruderschiffe erricbtet werden wird.

Bau des Hauptbahnhofes in Miskolcz. (Kostenmehraufwand.) Die Kosten des Baues des Hauptbahnhofes der Station Miskolcz der Linien Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kaschau, Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz und Fülek—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie der projectirten Linien Miskolcz—Tapolcza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7 ex 1893, Vorconcession Post 2) und Miskolcz—Álsó-Hámor (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1893) sind in Folge der nachträglich beschlossenen erweiterten Anlage des Rangirbahnhofes nunmehr mit 3,200.000 fl. präliminirt. Der Ausbau des Rangirbahnhofes allein erforderte schon eine Ausgabe von 1½ Millionen, und nun werden die Werkstätten-Etablissements noch durch zwei grosse Gebäude ergänzt. Die Erweiterungen sind durch die bevorstehende Auflassung der S.-A.-Ujhelyer Werkstätte und derjenigen der Oesterr.-ungar. Staatsbahn nöthig geworden. Dementsprechend wird auch eine 50.000 fl. beanspruchende Vergrösserung der Arbeitercolonie projectirt.

Bau einer stabilen Eisenbahnbrücke zwischen Báttaszék und Baja. (Beschlussfassung.) Die cis- und transdanubischen Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Mittel-Ungarns stehen unterhalb Budapests nur mittelst des Trajectes bei Gombos in Verbindung, welcher bei Eistreiben ausser Betrieb gesetzt wird, wodurch dann in Folge Umleitung des Verkehres über Budapest oder aber über die Secundärlinien India—Mitrovicza—Vinkovce oftmals Betriebsstörungen eintreten, weshalb schon seit Jahren umfassende Studien betreffs einer stabilen Brücke eingeleitet wurden. Hiebei tauchte auch das Project auf, die Brücke an Stelle des derzeitigen Trajectes bei Gombos zu bauen und letzteren nach Baja für die Verbindung mit Báttaszék zu verwenden, bezw. zu verlegen. Wie nun aus Budapest berichtet wird, ist der Bau dieser mit Rücksicht auf die Stromverhältnisse besonders kostspieligen Brücke für spätere Zeit vertagt und aus diesem Anlasse der Beschluss gefasst worden, bereits in nächster Zeit die stabile Brücke zwischen Baja und Báttaszék zu erbauen, wodurch die Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von Grosswardein und Szegedin, sowie die siebenbürgischen Linien über Baja und Báttaszék in directen Anschluss treten mit den Linien jenseits der Donau. Diese Brücke soll übrigens, wie alle neueren Donaubrücken, zugleich für Strassenfuhrwerk angelegt werden.

Ausland.

Japan. (Eisenbahnwesen.) Nach dem letzten Berichte des englischen Consuls in Tokio über das Eisenbahnwesen in Japan betrug mit Ende März 1893 die Länge aller in diesem Reiche im Verkehre stehenden Bahnlinien 1877 engl. Meilen oder 3020 km. Hievon sind 577 Meilen oder 928 km Staatsbahnen, deren Baukosten durchschnittlich 60.667 Dollars per Meile betrugen. Die grössten Baukosten entfallen auf die 18 Meilen lange Linie Tokio—Jokohama, welche, als erste im Lande, im April 1870 begonnen und im September 1872 vollendet wurde und 163.457 Dollars per Meile erforderte. Die billigste Bahnlinie von Otsu nach Nagahama mit einer Länge von 48 Meilen, welche im Februar 1888 begonnen und im Juli 1889 vollendet wurde, kostete durchschnittlich per Meile nur 34.008 Dollars. Mit dem Baue von Privatbahnen wurde erst im Jahre 1888 begonnen, und bis zum Jahre 1892 zeigte sich eine regere Thätigkeit, welche seither aus finanziellen Gründen wesentlich abgenommen hat. Die Verzinsung des in den Staatsbahnen investirten Bancapitals betrug nach dem genannten Berichte bisher im Durchschnitte 6 pCt., jene der Privatbahnen etwas über 5 pCt., die höchste Verzinsung der letzteren stellte sich auf 10 pCt. bei der Nipponbahn. Ein Theil der Sanyobahn ist derzeit noch im Baue und soll demnächst bis Hiroshima eröffnet werden, von wo beabsichtigt ist, die Babn nach Shimonoseki zum Anschlusse an die Kiushiubahn weiterzuführen. Im Jahre 1893 ergeben sich folgende Verhältnisse für die Dividenden der Bahnpapiere:

Bahngesellschaft	Nominalwerth der Actie Yen	Dividende in Percent	Courswerth der Actie Yen	Thatsächliche Dividende Percent
Nippon	50	10	104	4·8
Ryomo	50	8	79	5
Kobu	45	10	111	4
Kwansai	47	4·0	60	3·1
Sanyo	27	4·5	32	3·7
Kiushiu	38	4·7	40	4·4
Tanko	50	7·5	80	4·7

[„Railway News."]

Indien. (Brennmaterialverbrauch der Bahnen.) Nahezu die Hälfte der in Indien gewonnenen Kohlenmenge wird von den Bahnen des Landes verbraucht. Im Jahre 1893 betrug die Production aller indischen Kohlenwerke 2,529.855 Tonnen gegen 2,537.696 Tonnen im Vorjahre. Von der gesammten Kohlenproduction entfallen ca. 74 pCt. auf Bengalen. Sämmtliche normalspurigen und meterspurigen Eisenbahnen verbrauchten in den Jahren 1893—1890 folgende Mengen von Brennmateriale:

	Kohle			Coaks	Patent-Feuerungsmateriale	Holz
	englische	indische	im Ganzen			
	Tonnen					
1893 .	178.656	919.943	1,098.599	4.957	6.135	358.756
1892 .	204.603	875.996	1,080.599	9.498	4.139	300.882
1891 .	216.822	782.664	1,036.498	14.478	8.655	340.038
1890 .	174.308	638.218	839.598	13.386	19.027	326.252

Der Gesammtverbrauch an Kohle der Bahnen war im Jahre 1893 um 2·62 pCt. grösser als im Vorjahre; die Menge der aus England bezogenen Kohle hat um 12·58 pCt. abgenommen, dagegen jene der einheimischen indischen Koble um 6·21 pCt. zugenommen. Coaks wird nur in Mischung mit Kohle für Verschub-Locomotiven und für Wasserstationspumpen verwendet. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Fiumaner Seehafen-Export im Monate September. Im Exportverkehre des Fiumaner Hafens, welcher zum grossen Theil von der Flotte der „Adria" und durch von der Gesellschaft gecharterte Schiffe bewältigt wurde (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 108, Ausweis pro August), entwickelte sich, wie aus Budapest berichtet wird, im Monate September der Verkehr recht intensiv, an welchem zunächst Gerste (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 und 114) den grössten Antheil hatte, nachdem grosse Quantitäten davon hier einlangten, welche successive nach England, Holland-Belgien etc. zur Verladung kamen. Hingegen blieb die Bewegung in den übrigen Hauptartikeln, wie Mehl, Hülsenfrüchte und Zucker, in den normalen Grenzen. Die Verkehrsabwicklung ging so ziemlich befriedigend von statten, obschon die Unterbringung und Abtransportirung der Massengüter mitunter Schwierigkeiten begegnete, welche zu beseitigen man allseitig bestrebt ist. — Die Zufuhren per Bahn betrugen vom 1. bis 26. September 714

Waggons Mehl, 1608 Waggons Gerste, 55 Waggons Weizen, 278 Waggons Fisolen, 11 Waggons Pflaumen, 153 Waggons Zucker, wovon 145 Waggons aus ungarischen Stationen, 13 Waggons Sprit, 9 Waggons Reps. Nach dem westlichen Auslande wurden im September verladen: 41.885 q Mehl (gegen 65.081 q im September vorigen Jahres), wovon 27.394 q nach Grossbritannien, 5121 q nach Frankreich, 9025 q nach Brasilien, 200 q nach Belgien, 145 q nach Italien; 100812 q Gerste (gegen 85.240 q), wovon 68.056 q nach Grossbritannien, 25.675 q nach Holland-Belgien, 1609 q nach Italien, 5972 q nach Algier. 100 q nach Malta; 21.574 q Fisolen (gegen 17.960 q), wovon 1786 q nach Grossbritannien, 3796 q nach Holland-Belgien, 978 q nach Italien, 14.414 q nach Nordamerika, 600 q nach Frankreich; 302 q Pflaumen (im Vorjahre nichts), wovon 100 q nach Nordamerika, 202 q nach Holland; 11.352 q Zucker (gegen 10.450 q), wovon 11.270 q nach Italien, 82 q nach Tunis; 806 q Sprit (gegen 1905 q), wovon 103 q nach Tunis, 703 q nach Frankreich. — Der Gesammt-Export in den abgelaufenen neun Monaten (Jänner—September) stellt sich folgendermassen: 632567 q Mehl, wovon 387.433 q nach Grossbritannien, 102.407 q nach Frankreich, 56.278 q nach Brasilien, 1710 q nach Italien, 860 q nach Deutschland, 580 q nach Malta-Tunis, 220 q nach Spanien, 1098 q nach Holland-Belgien; 209.020 q Gerste, wovon 122.347 q nach Grossbritannien, 2923 q nach Italien, 200 q nach Tunis, 67.280 q nach Holland-Belgien, 5972 q nach Algier, 9094 q nach Nordamerika; 151.703 q Fisolen, wovon 14860 q nach Grossbritannien, 25.545 q nach Frankreich, 12.390 q nach Holland-Belgien, 19.500 q nach Italien, 83.170 q nach Nordamerika, 3050 q nach Spanien, 950 q nach Malta-Tunis; 14.510 q Pflaumen, wovon 6810 q nach Nordamerika, 5880 q nach Holland-Belgien, 1613 q nach Grossbritannien, 201 q nach Italien; 172.833 q Zucker, wovon 149.347 q nach Italien, 31.808 q nach England und Gibraltar, 1825 q nach Malta-Tunis.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes in Lemberg.) In die Liste für Sachverständige wurden nachträglich noch zwei Gutsbesitzer aufgenommen, und beträgt die Gesammtzahl 118, das ist um 6 mehr als im Vorjahre; hievon gehören: für Landwirthschaft 75, Forstwesen 19, Baufach 16, Fabriken 5 und Bergwesen 3. [22. September, Z. 51.022.]

Gemeinsame Conferenz der Directoren der österr. und ungar. Eisenbahnen in Fiume. (Gegenstände der Berathung.) In der am 27. September in Fiume unter Vorsitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als geschäftsführende Verwaltung abgehaltenen gemeinsamen Conferenz der Directoren der österr. und ungar. Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83) wurden folgende auf der Tagesordnung gewesene Fragen erledigt. Die Positionen 1 bis 5 enthielten Gegenstände, welche in der letzten Conferenz angeregt und, da sie von untergeordneter Bedeutung sind, vom Uebereinkommen- und Tarif-Comité erledigt und genehmigt wurden. Die wichtigsten Positionen sind 6, 7 und 8. Die Position 6 enthält die Genehmigung des Resumé Nr. 2 (30 Punkte), wodurch alle Neuerungen und Declassificationen mittelst Nachtrages zur Einführung kommen. Position 7 enthält die Genehmigung des Resumé Nr. 4 (21 Punkte) über die Verhandlungen des durch Juristen und durch Mitglieder des Tarif- und Control-Comité verstärkten Comité für das Uebereinkommen rücksichtlich des Güterverkehres. Es werden hiedurch alle beantragten Abänderungen der Zusatzbestimmungen zum neuen Betriebsreglement endgiltig als erledigt betrachtet und steht der Einführung der so dringend gewünschten Modificationen, auf welche die Geschäftswelt wartet, nunmehr nichts mehr entgegen. Die Position 8 enthält die Genehmigung des Resumé Nr. 1 über die Verhandlungen der Conferenz der Vorstände der Rückvergütungs-Bureaux zu Salzburg, ddo. 28. April, betreffend die Einführung von Vereinfachungen und Erleichterungen bei der Liquidirung von Refactien. Die hierüber gemachten Vorschläge wurden genehmigt. Position 16: Ansuchen des Landesvereines für bildende Künste in Ungarn um Gewährung von Tarifbegünstigung für die Ausstellungsgegenstände der in der Zeit vom 25. November 1894 bis inclusive 25. Jänner 1895 in Budapest stattfindenden Winter-Kunstausstellung. Auf Antrag der kgl. Ungar. Staatsbahnen wurde die übliche Begünstigung genehmigt. Alle anderen Positionen betrafen zumeist administrative und technische Angelegenheiten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 17. October herausgegebene CXXX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 694: Erlass des kgl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 14. September 1894, Z. 15.777, an die kgl. Regierungen von Oberbayern und Mittelfranken, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien in die Schlachthöfe der Städte München und Nürnberg.

Nr. 695: Bekanntmachung des grosshzgl. badischen Ministeriums des Innern vom 27. September 1894, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien in die Schlachthäuser der Städte Freiburg, Constanz, Karlsruhe und Mannheim.

Nr. 696: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Küstenland vom 12. October 1894, Z. 18.968/IV, betreffend die Aufhebung der gegen Croatien und Slavonien angeordneten Viehverkehrs-Beschränkungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) Am 15. October eröffnete der Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens die Vortragsabende mit den Mittheilungen seines Präsidenten, Civil-Ingenieur E. A. Ziffer, über die Verhandlungen der in Köln a/Rh. vom 20. bis 25. August stattgehabten Hauptversammlung des internationalen permanenten Strassenbahnvereines. Im Eingange seines Vortrages besprach der Redner zunächst die grosse Bedeutung dieses Vereines und dessen segensreiches Wirken in Bezug auf die Entwicklung und Hebung des Local- und Strassenbahnwesens. Die Hauptversammlung, zu welcher aus den verschiedensten Ländern Europas wie aus Amerika Mitglieder eintrafen, und bei der auch das kgl. preussische Ministerium für öffentliche Arbeiten durch zwei Delegirte vertreten war, wurde von dem Vereinspräsidenten Michelet eröffnet. Die reichhaltige Tagesordnung für die Hauptversammlung umfasste acht Gegenstände, und unterzog sich der Vortragende der dankenswerthen Aufgabe, über die Ergebnisse der einzelnen Programmpunkte einen ausführlichen Bericht zu erstatten und die hierüber gefassten Beschlüsse mitzutheilen. Von den verschiedenen Verhandlungsgegenständen concentrirte sich das Hauptinteresse auf die höchst wichtige Frage der Einführung des elektrischen Betriebes. Zur Klärung derselben hatte Ingenieur van Vloten im Auftrage des Strassenbahnvereines die hervorragendsten elektrischen Anlagen in Deutschland, Frankreich, Italien und der Schweiz besucht und die Ergebnisse seiner Beobachtungen in einem umfangreichen Berichte niedergelegt. Der Redner skizzirte hierauf die Hauptmomente dieses Berichtes, indem er die in demselben über den elektrischen Betrieb angestellten allgemeinen Betrachtungen anführt, denen zufolge diese Betriebsart schon in ihrer heutigen Form als die wichtigste Verbesserung des Strassenbahnwesens angesehen werden müsse. Im Weiteren setzte Ingenieur Ziffer die in dem Berichte dargelegten Vortheile gegenüber dem Pferde- und Dampfbetriebe aus einander; er erörterte die Vorzüge und Nachtheile der verschiedenen elektrischen Betriebssysteme, sowie deren Anlage- und Betriebskosten, die Gesichtspunkte, von denen aus die Einführung des elektrischen Betriebes zu erfolgen hätte, und zog der Redner auch die sonstigen in den Rahmen dieser Verkehrsmittel einschlägigen Einrichtungen in den Kreis seiner Betrachtungen. Er resumirte sodann die Studien van Vlotens dahin, dass zwar zur Zeit die Annahme bestimmter Schlussfolgerungen noch nicht vorgeschlagen werden könne, dass es aber besonders wünschenswerth wäre, das vom Vereine empfohlene internationale Buchungsschema zu benützen, um richtige Vergleichsdaten zu erhalten, ferner dass auch die Umbaukosten bei Umgestaltung der Anlagen des thierischen in elektrischen Betrieb in Betracht gezogen und hiebei überhaupt grosse Vorsicht geboten, immerhin jedoch mit Sicherheit auf die Steigerungsfähigkeit der Einnahmen zu rechnen sei, nachdem die erhöhte Fahrgeschwindigkeit eine häufigere Benützung der Strassenbahn erfahrungsgemäss nach sich zieht. Durch das in grossen Zügen von dem Vortragenden veranschaulichte Bild über die Ergebnisse der Verhandlungen der Hauptversammlung des internationalen permanenten Strassenbahnvereines, die nicht nur für die Mitglieder selbst, sondern auch auf aussenstehende Kreise anregend und erspriesslich zu wirken berufen sind, wird der Eindruck gewonnen, dass die Strassenbahn-Gesellschaften einen hervorragenden Factor des städtischen Verkehrslebens darstellen, sowie dass durch die diesjährige Hauptversammlung eine Fülle reichen und werthvollen Materials dargeboten wurde.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung eines neuen Tarifes für Getreidetransporte, Theil III, Heft Nr. 3.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1894 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a/M. (Linien des kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes Wiesbaden und des kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes Frankfurt a/M. südlich Fulda [eingeschl.]) und der kgl. Eisenbahn-Direction (linksrhein.) in Köln (Linien Bingerbrück—Saarbrücken—Konz —Trier l. M.—Pünderich, Perl—Karthaus—Blankenheim und Wilwerdingen—Sourbrodt nebst Abzweigungen) andererseits, sowie ein Anhang zu diesem Tarife, enthaltend Coursdifferenzen, zur Einführung.

Exemplare der bezeichneten Drucksachen sind vom 14. November 1894 ab bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Die Giltigkeit des gleichnamigen Tarifes, Theil III, Heft Nr. 3, vom 1. October 1889 wird in dem in der betreffenden Kundmachung in Nr. 101 dieses Blattes vom 6. September 1894, auf Seite 1741, umschriebenen Umfange bis 30. November 1894 erstreckt.

Wien, am 15. October 1894. [787]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1894 tritt ein Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehre in Wirksamkeit.

Derselbe erscheint in 5 Heften, welche enthalten:

Heft 1. Verkehr zwischen den bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger und Kufstein einerseits und Furth i. W. und Salzburg, bezw. Lindau andererseits.

Heft 2. Verkehr zwischen östlichen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unter einander (transit Oesterreich).

Heft 3. Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen unter einander (transit Bayern).

Heft 4. Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn - Gesellschaft, sowie der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Arlbergbahn) andererseits (transit Bayern).

Heft 5. Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits (transit Bayern).

Mit gleichem Datum werden die im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, erster Anhang, Abschnitt A, Post Nr. 66, für Holz von Hopfgarten und Wörgl nach Salzburg, Post Nr. 71 für Holz von Ebensee nach Wörgl, und Post Nr. 149 für Tabak in der Relation Hallein—Wörgl, enthaltenen ermässigten Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 15. October 1894. [788]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito.

Frachtsätze für Heidelberg (Hauptbahnhof).

Die auf Seite 33 des vom 1. October 1894 giltigen Nachtrages I zum Tarife für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito für die Station Heidelberg (Main-Neckarbahn) vorgesehenen Frachtsätze des Tarifes Nr. 20 für Frachtgüter aller Art erhalten ab 1. November 1894 auch für die Station Heidelberg Hauptbahnhof der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen Giltigkeit.

Wien, am 17. October 1894. [789]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife für Getreidetransporte.

Mit Bezug auf die Kundmachung in Nr. 93 dieses Blattes wird verlautbart, dass am 1. November 1894 unter der Bezeichnung Theil III, Heft 3, bezw. Theil III, Heft 4, neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (exclusive der Linien Wien — Marchegg und Wien — Bruck a. d. L.), sowie der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) (Heft 3), dann der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

(in Galizien) und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) (Heft 4) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit treten.

Die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Zum Tarife, Theil III, Heft 3, tritt gleichzeitig ein Anhang, Coursdifferenzen enthaltend, in Wirksamkeit, welche dermalen in doppeltem Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen werden.

Exemplare der neuen Tarife sind zum Preise von je 50 kr. ö. W., Exemplare des Anhanges zum Preise von 10 kr. ö. W. bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 17. October 1894. [790]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

(Localbahn Sz.-Olaszi—Sz.-Váralja.)

Eröffnung der Localbahn Sz.-Olaszi—Sz.-Váralja.

Mit Bezug auf die Bekanntmachung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahn und Schiffahrt Nr. 110 vom 27. September 1894 wird zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die Localbahn Szepes-Olaszi — Szepes-Váralja am 15. October 1894 dem Verkehre übergeben wurde.

Budapest, am 16. October 1894. [791]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung von Nachträgen.

Mit 1. November 1894 tritt der Nachtrag III zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, sowie der Nachtrag II zum Anhang desselben in Kraft.

Der Nachtrag III enthält unter Anderem Ergänzungen der Classengut- und Ausnahmetarife.

Weiters gelangen durch denselben die im Rückvergütungswege giltigen Ausnahmetarife für das Jahr 1895 zur Einführung. Der Nachtrag II zum Anhange enthält Coursdifferenzen.

Beide Nachträge sind bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Direction, und zwar Nachtrag III zum Preise von 15 kr. und Nachtrag II zum Preise von 5 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 15. October 1894. [792]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe des Nachträge II zu Theil I A, VIII zu Theil I B und X zu Theil II des Tarifes vom 1. August 1888.

Mit 1. November 1894 treten die Nachträge II zu Theil I A, VIII zu Theil I B und X zu Theil II des Tarifes vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr in Wirksamkeit.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen

1. der reglementarischen Bestimmungen;
2. der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification und
3. der Tariftabellen für die italienischen und für die ausseritalienischen Strecken.

Exemplare der oben bezeichneten Nachträge können bei der Station Wien Südbahnhof (Cassa V) kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 12. October 1894. [793]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betbeiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Directer Güterverkehr von Stationen der Preussischen, Sächsischen und Badischen Staatseisenbahnen u. s. w. nach Alexandrowo transito. (Erhöhung der Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 und 10.) Vom 13. November 1894 ab werden in dem directen Güterverkehr von Stationen der Preussischen, Sächsischen und Badischen Staatseisenbahnen u. s. w. nach Alexandrowo transito die Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 und 10 für rohe Baumwolle, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und Twisten im Verkehre von den nachbenannten Stationen auf die daneben vermerkten Beträge erhöht:

Entfernung Kilometer	Nach Alexandrowo transito von den Stationen	Fracht für 100 kg Mark
	Ausnahmetarif 2.	
748	Bremen Hauptbhf. und Freibezirk . .	1·77
810	Bremerhaven Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.	1·90
810	Geestemünde	1·90
688	Hamburg B.	1·63
688	Hamburg L. B.	1·63
677	Harburg H.	1·61
336	Stettin Central-Güterbhf.	0·86
448	Swinemünde	1·11
	Ausnahmetarif 10.	
204	Danzig Lege-Thor	0·57
207	Danzig Olivaer Thor	0·58
212	Danzig Weichselbhf.	0·59
213	Neufahrwasser	0·59
301	Königsberg i. Pr. Ost- und Quaibhf. .	0·78

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Aufhebung des Ausnahmetarifes 40 für rohe Baumwolle.) Vom 1. (13.) November alten (neuen) Stils 1894 wird der vom 20. October alten (1. November neuen) Stils 1888 giltige Deutsch-Russische Ausnahmetarif 40 für rohe Baumwolle, von welchem seit dem 1. Jänner n. St. 1891 nur noch die Tarifsätze der Tabellen I und II in Kraft bestehen, vollständig aufgehoben.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Tariftheil II, Heft 1. (Einführung von erhöhten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 10.) Mit dem 13. November 1894 treten im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tariftheil II, Heft 1, neue erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 10 für Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, Baumwollgarn und Twiste von den Nord- und Ostseehäfen nach Sosnowice loco und transito in Kraft, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Norddeutscher Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 15. October ist für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 22 in Kraft getreten. Derselbe ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1821	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	1. Eisen und Stahl etc. der Position E—6 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 a) bei Auflieferung in beliebigen Mengen	M.-Ostrau und Ostrau Montanbahn	Simmering E. W. A. (Schleppgeleise der Waggonfabrik)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	106·8 kr.		Im Kartirungswege		Ad 2 wird neben dem Frachtsatze ad a) per 177·1 kr. per 100 kg für jeden mehr als einen verwendeten Wagen, und neben dem Frachtsatze ad b) per 85·3 kr. per 100 kg für jeden mehr als zwei verwendeten Wagen noch die Gebühr von 8 kr. pro Wagen und 1 km erhoben
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen							85·3 kr.				
			c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen							69·0 kr.				
			2. Eisen und Stahl etc. der Position E—10 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 a) bei Auflieferung in Einzelsendungen							177·1 kr.				
			b) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für zwei verwendete Wagen							85·3 kr.				
1822	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose in Pappendeckelform (excl. Holzstoffpappe, geleimte)	M.-Ostrau	Pitten	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	72·3 kr.		Im Kartirungswege		
1823	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Unbearbeitete Quarzbruchsteine	Scheiblingkirchen	Schönbrunn	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	57·6 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1824	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		I. Eisenerze, rohe und geröstete	Mitterdorf, Payerbach und Pitten	Beuthen O. S. E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O. S., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz, Tworog und Zabrze	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen, insoweit directe Frachtsätze bestehen, directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation, und in den Fällen, in welchen directe Frachtsätze nicht vorhanden sind, directe ab Wien Nordbahnhof bis zur Bestimmungsstation; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau, oder insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Bezüglich der Relationen, in welchen von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe Frachtsätze bestehen: Neuer Ausnahmetarif Nr. 10 auf Seite 9 des vom 1. Mai 1894 giltigen Nachtrages III und Anderweitiger Ausnahmetarif Nr. 3 B auf Seite 7 des vom 1. October 1894 giltigen Nachtrages IV zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 4 vom 1. August 1893 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, und bezüglich jener Relationen, in welchen directe Frachtsätze von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation nicht vorgesehen sind: Neuer Ausnahmetarif Nr. 39 E, bezw. Neuer Ausnahmetarif Nr. 39 F, bezw. Neuer Ausnahmetarif Nr. 39 G aus Nachtrag VIII vom 1. Jänner 1894 zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	Verschieden	Verschieden	3 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebs-Reglements eine Haftung nicht übernommen. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den Frachtsätzen der nebenbezeichneten Tarife in Betracht kommenden Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, wenn auch nur in Folge der Einführung von Coursabschlags-Tabellen zu den nebenbezeichneten Tarifen, eine Restringirung erfahren, so tritt auch eine Reducirung des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein
			II. Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesrückstände)	Aichberg-Steyrermühl, Bruck a. d. M., Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Pellendorf, Liesing und Niklasdorf										
			III. Eisen-Schlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhältige Converterschlacken	Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edlitz und Wr.-Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, den Stationen Grünburg, Steyrdorf und Unterhimmel der Steyrthalbahn, sowie von Stationen der westlichen und südwestlichen Linien der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1825	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl der Position E—6 des Tarifes, Theil I, für Schiffbauzwecke der k. u. k. Kriegsmarine	Neuberg	Triest S.B. und Triest Freihafen S.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen für Güter der Classe C. Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	205	Heller 152	53	Im Kartirungswege		
				Neuberg	Pola				250	191	59			
				Leoben	Pola				227	176	51			
1826	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Blau- und Grünöl	Drohobycz	Monfalcone	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Vom 1. November 1894 bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 162		Im Kartirungswege		
				Gorlice						166				
				Jasło						160				
				Kołomea						180				
				Krosno						169				
				Zagórzany						160				
1827	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hydraulischer Kalk (Roman-Cement), in Fässern oder Säcken verpackt, jedoch nur wenn die Sendungen durch in die Fässer eingebrannte, bezw. auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Roman-Cement) kenntlich gemacht sind	Kufstein, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Penzing	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. November 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Nachtrag IV vom 1. April 1894 zu Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892	56 kr. ö. W.	48 kr. ö. W.	8 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1828	Eisenbahn Wien-Aspang		Getreide und Malz	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat (und umgekehrt)	Maria-Lanzendorf	Bei Verfrachtung von jährlich mindestens 2000 Tonnen, in welche Menge auch die bezogene mineralische Kohle eingerechnet wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Bis 1. November 1895	Localtarif der Eisenbahn Wien-Aspang. Ausnahmetarif IV	6 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Aufgabe-Recepisse oder Frachtbrief-Duplicate, bezw. Originalfrachtbriefe bis längstens 1. Jänner 1896	

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung nachbenannter Wagenräderpaare im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

1.) 10 Wagenräderpaare der Gruppe VIII,
2.) 110 " " " IX.
3.) 8 " " " XXI.

Sämmtliche Räderpaare sind mit Achsen und Radreifen aus basischem Martinflussstahl und mit Radscheiben aus basischem Martinflusseisen zu liefern. Die Räderpaare der Gruppe XXI können eventuell auch mit Radsternen aus Schweisseisen geliefert werden.

Die Lieferung der Räderpaare hat auf Grund der bezüglichen Lieferbedingnisse und Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche bei der Unter-Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) eingesehen und gegen Vergütung der Kosten behoben werden können.

Für die vorgenannte Lieferung werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offert auf die Lieferung von Räderpaaren" **bis zum 3. November 1894**, Mittags 1 Uhr, im Einreichungsprotokoll der k. k. General-Direction übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unter-Abtheilung 3 statt, und steht es den Offerten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Offertbeilagen müssen per Bogen mit je einem 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind die Preise getrennt für jede Gattung Räderpaare einschliesslich aller Patentgebühren und Spesen franco einer zu bezeichnenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen unter Angabe des kürzesten Liefertermines zu stellen.

Die k. k. General-Direction behält sich vor, keines der eingebrachten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im October 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 121. **Wien, 23. October 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Plan-Tachau" mit dem Sitze in Tachau.

Das k. k. Ministerium des Innern hat dem Bürgermeister Heinrich Swoboda Namens der Stadtgemeinde Tachau im Vereine mit dem Bezirksobmann Dr. Josef Böttger Namens der Bezirksvertretung Tachau, als Concessionären der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 25. Juli 1893, R.-G.-Bl. Nr. 136, bildenden Localbahn von Plan nach Tachau, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Plan-Tachau" mit dem Sitze in Tachau ertheilt und die Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 12. October 1894. — Z. 26.012. H.-M.-Z. 56.405.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Rudolfswerth über Zirkle und Tschatesch an die Landesgrenze bei Bregana, sowie für eine eventuelle Verbindung dieser Projectslinie mit der Südbahn bei Rann.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bergbaubesitzer Cajetan Faber in Wien mit den Erlässen vom 30. März 1893, Z. 11.419, vom 26. September 1893, Z. 49.932, und 14. April 1894, Z. 17.310 (Verordnungs-Blatt Nr. 41 vom 11. April 1893, Nr. 126 vom 31. October 1893 und Nr. 67 vom 14. Juni 1894), ertheilte und sohin verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen über Zirkle und Tschatesch an die Landesgrenze bei Bregana zum Anschlusse an die von dem Genannten projectirte Localbahn von Samobor nach Bregana, sowie für eine eventuelle Verbindung der vorgedachten Projectslinie mit der Südbahn bei Rann neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 2. October 1894. Z. 51.585.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. October 1894, womit für den Monat November 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat November 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 24 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Centralcommission für die Rheinschiffahrt.

Jahresbericht 1893.

Aus dem Berichte, welchen die internationale, aus Vertretern Elsass-Lothringens, Badens, Bayerns, Hessens, Preussens und Hollands bestehende „Centralcommission für die Rheinschiffahrt“ über die Schiffahrt auf dem Rheinstrome im Jahre 1893, insbesondere über die Verhältnisse des Fahrwassers, über die Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schiffahrt, über die Schiffahrts- und Flosspolizei, über den Verkehr in den Rheinhäfen, sowie zwischen dem Rhein und seinen bedeutenden Nebenflüssen, über die Frachtraten, Unfälle, das Schiffsversicherungswesen, sowie über die Thätigkeit der Commission selbst, veröffentlicht hat, geht hervor, dass die Wasserstandsbewegung des Rheins im Berichtsjahre als eine der ungünstigsten für die Schiffahrt bezeichnet werden muss. Der in den letzten Tagen des Monates December 1892 eingetretene starke Frost führte bald zur Vereisung des Stromes, der nun bis Anfangs Februar, wo der Eisgang eintrat, geschlossen blieb. Der ebenfalls im Februar eingetretenen grösseren Anschwellung folgten noch drei kleinere im Monate März. Von da ab waren jedoch in Folge des andauernden Mangels an Niederschlägen die niedrigen Wasserstände bis zum Jahresschlusse vorherrschend. Insbesondere blieb die sonst im April beginnende und in der Regel um Mitte Juni ihren Höchststand erreichende periodische Sommeranschwellung fast ganz aus, so dass die Schiffahrt während des grössten Theiles des Jahres mit Behinderungen wegen ungenügender Fahrwassertiefe zu kämpfen hatte. Längere Betriebseinstellungen fanden jedoch dank der erheblich vorgeschrittenen Stromcorrectionsarbeiten nicht statt. Die mittleren Monatswasserstände blieben am Strassburger Pegel im Mai 91 cm, im Juni 127 cm, im September 111 cm, im December 112 cm, der mittlere Jahreswasserstand 73 cm unter dem dreissigjährigen Mittel von 1861/90. Am Mainzer Pegel betrug der mittlere Jahreswasserstand 1·04 m, 0·58 m weniger als im Vorjahre und 0·54 m weniger als das mathematische Mittel der Jahre 1852/81, am Kölner Pegel wurden 2·07 m mittlerer Jahreswasserstand gemessen, 0·74 m weniger als im Vorjahre und 0·80 m weniger als Mittelwasser.

Für Strombauten wurden im Berichtsjahre, bezw. im Staatsrechnungsjahre 1893/4 auf der conventionellen Rheinstrecke einschliesslich der Stromverzweigungen von den betheiligten Staatsverwaltungen insgesammt 9,325.338·97 (+ 1,809.435·70) Mk. verausgabt, wovon auf Elsass-Lothringen 1,058.111 Mk., auf Baden 2,825.472·14 Mk., auf Bayern 430.026·70 Mk., auf Hessen 825.588·32 Mk., auf Preussen 2,653.109·15 Mk. und auf Holland 1,533.031·66 Mk. (907.178·51 fl.) entfallen. An grösseren Beträgen wurden insbesondere verwendet: als Staatsbeitrag für den Hafen in Strassburg 367.000 Mk., für die Hafenanlagen in Mannheim 2,195.168·16 Mk., für den Ausbau und die Instandsetzung des Hafens in Speyer 150.730 Mk., für die neue Hafenanlage oberhalb Ludwigshafen 106.940 Mk., für die Erbauung eines Handels- und Sicherheitshafens bei Oppenheim 91.540·21 Mark, für die Erbauung eines Hafens bei Bingen 308.935·72 Mark, für die Regelung bei Gerasheim 80.101·29 Mk., für die Herstellung einer Landestelle bei Nierstein 33.637·98 Mk., für die Fortsetzung der Felsensprengungen und Räumungen von Bingen bis St. Goar 500.422·71 Mk., für die Correction von Urmitz bis Neuwied 97.257·36 Mk., für die Regulirung am Hammersteiner Werth 69.185 Mk., für die Correction im Büdericher Canal bei Wesel 435.560 Mk., für die Bauten bei Vynen 121.000 Mk., für den Hafen bei Schierstein 43.278·36 Mk., für den Hafen bei Mühlheim 397.076·49 Mk., für Correctionsarbeiten bei Tiel 72.272 fl. (Gulden) holl., für die Baggerung zwischen Pannerden und Lövestein 73.600 fl. holl., für Bauten bei Arnheim 37.261·40 fl. holl., bei Wageningen 41.166·30 fl. holl., bei Oosterbeek 60.660 fl. holl., bei Huissen und Westervoort 40.740 fl. holl., für Ausbaggerungen und Bauten unter- und oberhalb Gorinchem 142.000 fl. holl.

Ausser den Staatsverwaltungen haben auch einzelne Städte namhafte Beträge für Anstalten zur Erleichterung und Sicherung der Schiffahrt verwendet. In dieser Beziehung sind insbesondere Strassburg, Köln, Düsseldorf und Duisburg zu nennen. Der Strassburger Hafen besteht aus dem Haupthafen, dem Petroleumhafen, dem Ladebecken am Verbindungscanale und dem Ladebecken am Zufahrtscanale. Der Haupthafen und das Ladebecken am Verbindungscanale wurden bereits im Jahre 1892, der Petroleumhafen am 6. Mai 1893 und das Ladebecken am Zufahrtscanale am 2. Juni 1893 dem Verkehre übergeben. Die Kosten dieser Anlagen betrugen bis Ende 1893 1,667.000 Mk., wovon nur 367.000 Mk. Staatszuschuss sind, der Rest aber auf die Stadt Strassburg entfällt. In Köln werden oberhalb der Schiffbrücke am linken Rheinufer, unterhalb derselben an beiden Stromufern umfangreiche Hafen- und Werftbauten von der Stadt ausgeführt, und belaufen sich die Kosten der 1893 hergestellten Bauten auf rund 1,500.000 Mk. In Düsseldorf baut die Stadt einen neuen Hafen, wofür bisher insgesammt 6,123.000 Mark und im Jahre 1893 allein 1,483.800 Mk. verausgabt wurden. In Duisburg wird sowohl der alte Hafen erweitert und durch Vertiefung der Hafensohle auch grösseren Fahrzeugen zugänglich gemacht, als auch ein grosser Parallelhafen hergestellt, welcher vorwiegend dem Kohlen- und Flossverkehre zu dienen bestimmt ist. Die Auslagen im Berichtsjahre belaufen sich auf 915.000 Mk.

An Schifferpatenten wurden 1893 ausgestellt: in Elsass-Lothringen und Baden 38 (— 5), darunter 1 für die Führung von Dampfschiffen und 37 für die Führung von Segelschiffen; in Bayern 9 (+ 1), darunter 2 für die Führung von Dampfschiffen, 7 für die Führung von Segelschiffen; in Hessen 31 (+ 4), und zwar 5 für Dampfschiffführer, 26 für Segelschiffer; in Preussen 135 (— 24), darunter 44 für die Führung von Dampfschiffen, 91 für die Führung von Segelschiffen; in den Niederlanden 244 (— 15), und zwar 32 für die Führung von Dampfern, 212 für die Führung von Segelschiffen. Ausserdem wurden in letzterem Staate 32 (+ 15) belgische Schiffer durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Artikel 18 der revidirten Rheinschiffahrtacte zur Führung von Segelschiffen auf dem Rheine zugelassen. Einziehungen von Schifferpatenten fanden 1893 nicht statt. An Lootsen-(Steuermanns)patenten wurden im Berichtsjahre in Baden 3 (+ 1), in Bayern 3 (+ 3), in Hessen 4 (+ 1) und in Preussen 8 (+ 5) ertheilt.

Schiffsaichungen wurden 354 (— 64) vorgenommen. Die Gesammttragfähigkeit der geaichten Fahrzeuge beträgt 2,090.563 (— 1,293.882) Ctr. Im Einzelnen wurden geaicht: in Mannheim 17 Schiffe mit 66.249 Ctr., in Mainz 2 Schiffe mit 11.782 Ctr., in Koblenz 5 Schiffe mit 14.380 Ctr., in Köln 14 Schiffe mit

43.596 Ctr., in Duisburg 21 Schiffe mit 197.530 Ctr., in Ruhrort 111 Schiffe mit 507.135 Ctr., in Dordrecht 66 Schiffe mit 222.285 Ctr., in Rotterdam 116 Schiffe mit 1,012.052 Ctr. und in Amsterdam 2 Schiffe mit 15.553 Ctr.

Untersucht wurden 379 (— 89) Segelschiffe mit zusammen 2,390.829 (— 1,591.930) Ctr., davon zum ersten Male 300 (— 80) Segelschiffe mit 1,782.691 (— 1,208.688) Ctr., nachuntersucht 79 (— 9) Segelschiffe mit insgesammt 608.138 (— 383.242) Ctr. Auf die einzelnen Untersuchungsstellen entfallen, und zwar: auf Speyer 4 Segler mit 2620 Ctr., auf Mannheim 32 Schiffe mit 177.940 Ctr., auf Mainz 10 Segler mit 19.051 Ctr., auf Frankfurt a/M. 10 Segler mit 58.875 Ctr., auf Koblenz 12 Segler mit 32.138 Ctr., auf Köln 13 Segler mit 46.180 Ctr., auf Duisburg 21 Segler mit 188.039 Ctr., auf Ruhrort 126 Segler mit 699.600 Ctr., auf Dordrecht 55 Segler mit 233.037 Ctr., auf Rotterdam 94 Segler mit 930.436 Ctr. und auf Amsterdam 1 Segler mit 2913 Ctr. An Dampfschiffen wurden 66 (— 14) untersucht, darunter 39 zum ersten Male, 27 (— 14) im Wege der Nachuntersuchung, und im Einzelnen in Mainz 10, in Frankfurt a/M. 3, in Koblenz 2, in Köln 4, in Duisburg 1, in Ruhrort 9, in Dordrecht und Rotterdam je 18, in Amsterdam 1 Dampfboot. Flösse kamen 540 (— 40) mit einem Gesammtgewichte von 6,299.613 (— 336.380) Ctr. zur Untersuchung, davon in Mannheim 199 (— 33) mit 1,965.248 (— 334.832) Ctr., in Mainz 265 (— 27) mit 3,369.498 (— 366.689) Ctr., in Schierstein 72 (+ 19) mit 927.366 (+ 251.013) Ctr. und in Wesel 4 mit 37.501 (+ 3128) Ctr.

An Wahrschaustationen wurde in der Stromstrecke Bingen—St. Goar, wo deren bereits 5, nämlich am Bingerloch auf dem Mäusethurme, an der Wirbelley, am Ochsenthurm bei Oberwesel, gegenüber dem Kammereck am rechten Ufer und oberhalb St. Goar an der Bank bestehen, eine sechste oberhalb St. Goarshausen an der Loreley eingerichtet.

Die Schifferschulen zu Mannheim, Hassmersheim und Eberbach in Baden und zu Ruhrort in Preussen wiesen einen guten Besuch und befriedigende Ergebnisse auf. Ausserdem wurde im Berichtsjahre auf Veranlassung der hessischen Regierung eine neue Schifferschule in Neckar-Steinach errichtet.

(Schluss folgt.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 306. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. October ergreift das Wort

Se. Excellenz Finanzminister Dr. Edler von Plener:

Mit Allerhöchster Genehmigung erlaube ich mir dem hohen Hanse den Staatsvoranschlag für das Jahr 1895 vorzulegen. Bevor ich jedoch zu den Ziffern dieses Voranschlages selbst übergehe, glaube ich dem hohen Hause einige allgemeine Mittheilungen über den Abschluss der unmittelbar vorangegangenen Periode geben zu sollen. Der Centralrechnungsabschluss für das Jahr 1893 ist zwar noch nicht völlig fertiggestellt, und ich werde erst in einigen Wochen die Ehre haben, denselben dem hohen Hause übermitteln zu können, aber ich bin schon heute in der Lage, wenigstens einige runde Ziffern über die Resultate dieser Rechnungsperiode mitzutheilen. Dieselbe schliesst mit einem Ueberschusse von 29·5 Millionen Gulden, der sich jedoch um rund 6 Millionen dadurch verringert, dass die Goldbestände in den Cassen zu Beginn des Jahres 1893 von der alten Bewerthung der Goldgulden auf Relationsgulden umgerechnet wurden. Aus dieser Umrechnung ergab sich ein rechnungsmässiger Gewinn, der aber kein effectiver ist, so dass sich der effective Ueberschnss um diese 6 Millionen vermindert und sich daher auf rund 23·5 Millionen Gulden stellt. Diese sehr günstige Ziffer ist umso beachtenswerther, als in dieser Rechnungsperiode 4 Millionen nicht vorgesehener Nachtragsgebahrung für verschiedene Verwaltungszweige, namentlich für die Landesvertheidigung, zu den präliminirten Ausgaben hinzukamen.

An dieser Ziffer participirte in sehr erfrenlicher Weise in erster Linie die Steigerung der Einnahmen. Die directen Steuern haben sich gegen den Voranschlag um 3,360.000 fl., die indirecten Abgaben um 21,651.000 fl. günstiger gestellt, darunter Verzehrungssteuer 15 Millionen, Tabak 1,661.000 fl., Gebühren 5,700.000 fl. u. s. f. . . .

Der Herr Minister geht nunmehr auf den Staatsvoranschlag vom Jahre 1895 ein und legt die Ziffern desselben an der Hand des Finanzexposé dar.

Das Erforderniss für das Handelsministerium zeigt eine Steigerung von 7,238.670 fl. Das hohe Haus muss sich bei der Beurtheilung des Budgets dieses Ministeriums vor Augen halten, dass das Handelsministerium innerhalb des Rahmens unseres Gesammtbudgets eigentlich den relativ grössten Verwaltungszweig hat, wobei es noch immer nicht seine definitive Budgetform gefunden hat. Die bedentende Steigerung des Staatseisenbahnbetriebes ist aus verschiedenen Gründen zu erklären: einmal ist ein bedeutender Streckenzuwachs hinzugekommen durch die Einbeziehung der Lemberg-Czernowitzer Bahn, und weiter ist die Steigerung des Verkehres eine solche, dass die Verwaltungsauslagen immer steigen. Ferner hat man es an der Hand des steigenden Verkehrsbedürfnisses für unabweislich befunden, eine Aufbesserung der Bezüge in mehrfacher Richtung eintreten zu lassen.

Wir dürfen uns darüber nicht täuschen, bemerkt der Herr Minister, dass in Folge des ungeheuren Umfanges unseres Staatseisenbahnnetzes die bezüglichen Ansprüche von Jahr zu Jahr sich erhöhen werden, und wenn wir auf der Bahn der Verstaatlichung weiter schreiten, so wird das Brutto-Erforderniss dieses Verwaltungszweiges wesentlich steigen. Allein, es ist unzweifelhaft und es liegt in der Tendenz unserer ganzen jetzigen Verkehrspolitik, dass wir auf der Bahn der Verstaatlichung fortschreiten werden. Die Regierung wird in der nächsten Zeit zunächst eine Vorlage über die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn einbringen, bezüglich welcher das Uebereinkommen mit der Gesellschaft bereits abgeschlossen ist. Dieses Uebereinkommen kann auch vom finanziellen Standpunkte ein günstiges genannt werden. Wir erwerben dadurch eine Bahn, welche eine der allerbesten, rentabelsten und bestinvestirten Bahnen in Böhmen ist, und zugleich wird durch die Verstaatlichung dieser Bahn einem vom ganzen Königreiche Böhmen seit einer Reihe von Jahren gehegten Wunsche entsprochen.

Zwei weitere Eisenbahnvorlagen werden sich anf die definitive Regelnng der Verhältnisse der Mährisch-schlesischen Centralbahn und der Grenzbahn beziehen. Ueber die weitere Verstaatlichungs-Action bin ich nicht in der Lage, mich gegenwärtig zn äussern. Die Herren wissen aber, dass der Handelsminister bereits eine Action bezüglich der Uebernahme des Betriebes der Südbahn eingeleitet und damit die erste Hand an die grösste Aufgabe der österreichischen Verkehrspolitik gelegt hat. Wir hoffen Alle, dass dieses grosse Unternehmen gelingen, unserem ganzen österreichischem Verkehre, dem Interesse von Triest und seinem Hinterlande einen Dienst leisten und zugleich eine Reform des ganzen Verkehrswesens und der allgemeinen Tarife im Gefolge haben werde. . . .

Unter den Posten, welche zur Steigernng der Ansgaben für die Tilgung der Staatsschuld beitragen, hebt der Herr Minister die Annnität für die Beschaffung von Eisenbahn-Güterwagen hervor und erklärt, dass auch ein weiteres solches Ressortanlehen für die Vermehrung des Fahrparkes in Aussicht stehe. Die bezügliche Vorlage werde vom Handelsministerium voraussichtlich noch in diesen Monaten eingebracht werden, weil das Bedürfniss des Verkehres eine Steigerung der Betriebsmittel unbedingt erheische. . . .

Die Erläuterungen zum Staatsvoranschlage, auf die sich Se. Excellenz der Herr Finanzminister in vorstehender Rede bezogen hat, geben folgendes Bild der Finanzlage:

Im Staatsvoranschlage für das Jahr 1895 wird das Gesammt-Brutto-Erforderniss mit . . . . 636,527.870 fl.
die Gesammtbedeckung mit . . . . 638,985.577 fl.

veranschlagt, so dass sich ein Ueberschnss von . 2,457.707 fl. ergibt.

Im Finanzgesetze für das Jahr 1894 wurde das Erforderniss mit . . . . 620.834.011 fl.
die Bedeckung mit . . . . 623.157.030 fl.

beziffert, was einen Ueberschuss von . . . . . . 2,323.019 fl.
bedeutet.

Die für das Jahr 1895 nach dem vorliegenden Voranschlage resultirende Ueberschussziffer erscheint somit um . . 134.688 fl.
höher als jene des Finanzgesetzes pro 1894.

Das **Erforderniss des Handelsministeriums** zeigt eine Steigerung von . . . . 7,238.670 fl.

Vom Standpunkte des Gesammtbudgets muss übrigens die Erhöhung des Erfordernisses dieses Etats höher beziffert werden.

Es erscheint nämlich eine Reihe von Erfordernissposten im Capitel „Staatsschuld“, welche entweder im laufenden Jahre factisch den Handelsministerial-Etat belasten und im Jahre 1895 in das eben erwähnte Capitel überstellt werden, oder welche zwar im Voranschlage für das genannte Jahr überhaupt zum ersten Male vorkommen, aber durch Massnahmen des Handelsministeriums bedingt sind und nur aus Gründen der budgetmässigen Anordnungen ausserhalb des Etats dieses Ministeriums zum präliminarmässigen Ausdrucke gelangen.

Die hier in Frage kommenden Posten sind folgende:

Das Erforderniss an Verzinsung und Tilgung für die verstaatlichte Erzherzog Albrecht-Bahn und die verstaatlichte Eisenerz-Vordernberger Bahn per . . . . 1,262.681 fl.
jenes für die verstaatlichten Localbahnen der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft und für die Linie Czernowitz—Nowosielitza per . . . . 1,530.675 fl.
die Erhöhung der Annuität zur Tilgung des auf Grund des Gesetzes vom 23. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 70, behufs Beschaffung von 2000 Güterwagen aufgenommenen Darlehens um . . . . 225.600 fl.
das Erforderniss für die Verzinsung und Amortisation der beiden Triester Lagerhaus-Anlehen per . 443.612 fl.

zusammen . . . 3,462.568 fl.

Andererseits muss freilich in Betracht gezogen werden, dass das Capitel „Subventionen und Dotationen“ unter Anderem eine Entlastung um den Betrag von . . . . 1,797.800 fl.
erfährt, welche hauptsächlich darauf beruht, dass das Erforderniss für die Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Jassy aus diesem Capitel in den Etat des Handelsministeriums Titel „Staatseisenbahnbetrieb, vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation“ eingereiht wird.

Es verbliebe sonach ein Betrag von . . . . 1,664.768 fl.
welcher sich vom Standpunkte des Gesammtbudgets als ein weiteres Mehrerforderniss des Handelsministeriums darstellt, so dass sich also das Mehrerforderniss dieses Ressorts eigentlich mit . . . . (7,238.670 + 1,664,768 =) 8,903.438 fl.
beziffern würde.

Dieses Mehrerforderniss wird allerdings durch die Steigerung der Einnahmen im Etat des Handelsministeriums mehr als compensirt; dieselbe bewirkt nämlich, dass bei Festhaltung des in der vorstehenden Betrachtung eingenommenen Standpunktes die Bilanz des Handelsministerial-Etats gegenüber dem Vorjahre noch immer eine Verbesserung um . . . . . 311.202 fl.
aufweist.

Das obbezifferte, in dem genannten Etat zum Ausdrucke kommende Mehrerforderniss von . . . . 7,238.670 fl.
setzt sich zusammen aus Mehransprüchen für den eigentlichen Staatsaufwand von . . . . 879.590 fl.
für die Post- und Telegraphen-Anstalt von . . . . 1,585.000 fl.
für das Postsparcassenamt von . . . . 235.370 fl.
für Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen von . . . . 400.000 fl.
für den Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen von 101.740 fl.
und für den Staatseisenbahnbetrieb und die Bodensee-Dampfschiffahrt von . . . . 4,386.970 fl.
und dem Minderanspruche von . . . . 350.000 fl.
für den Staatseisenbahnbau.

Das Mehrerforderniss für den eigentlichen Staatsaufwand gründet sich der Hauptsache nach auf die Erhöhung des Credites für Gewerbe- und Handelsförderung, die Einstellung einer Subvention für die mit der Regulirung des Pruth-Flusses betraute Commission, auf die Präliminirung des Ersatzes für die Kosten der Mitwirkung der Zollämter an der Herstellung der Aussenhandels-Statistik, auf die durch die Errichtung eines Localbahnamtes bedingte Erhöhung des Credites für die General-Inspection der österr. Eisenbahnen, auf die Vermehrung des Personalstandes der Normal-Aichungs-Commission, Neubauten und sonstige ausserordentliche Erfordernisse im Aichdienste, namentlich aber auf die Neupräliminirung des Erfordernisses für den „Betrieb der k. k. Lagerhäuser in Triest“.

Hinsichtlich des letzteren Punktes ist hervorzuheben, dass dem bei diesem Titel mit . . . . 764.430 fl.
präliminirten Erfordernisse eine Bedeckung von . . 934.840 fl.
gegenübersteht, so dass sich aus dem Betriebe der k. k. Lagerhäuser in Triest ein Ueberschuss von . . . . 170.410 fl.
ergeben würde.

Da das Erforderniss für Verzinsung und Tilgung der Lagerhaus-Anlehen . . . . 443.612 fl.
beträgt, so resultirt für die Lagerhäuser ein Staatszuschuss von . . . . 273.202 fl.

Im Titel „Staatseisenbahnbau“ werden für den Bau der Eisenbahnen Halicz-Ostrow, Lindewiese-Barzdorf und Niklasdorf—Zuckmantel . . . . 2,550.000 fl.
angesprochen, wogegen andererseits das Erforderniss für den Bau der Eisenbahn Stanislau-Woronienka, wofür pro 1895 die letzte Rate mit . . . . 1,000.000 fl.
eingestellt wird, gegenüber um . . . . 2,900.000 fl.
geringer ist. Die Erfordernisse für den Bau der Localbahnen Lindewiese-Barzdorf und Niklasdorf-Zuckmantel per 1,250.000 fl. finden übrigens durch Uebernahme von Quoten des Investitions-Fonds der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft ihre volle Bedeckung.

Beim Erfordernisse für die Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen ist der Credit von . . . . 400.000 fl.
als einmaliger Staatsbeitrag für den Bau der Murthal-Bahn neu eingestellt, derselbe wird übrigens im Sinne des betreffenden Uebereinkommens durch die vom Herzogthume Steiermark für die Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg zugesicherte und in der Bedeckung als ausserordentliche Einnahme erscheinende Beitragsleistung von . . . . 330.000 fl.
zum grössten Theile compensirt.

Das Mehrerforderniss per . . . . 101.740 fl.
beim „Betriebe verpachteter Staatseisenbahnen“ ist eine Folge des Zuwachses der auf Grund des Gesetzes vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199) in das Eigenthum des Staates übergegangenen Eisenbahnlinien Czaslau—Zawratetz und Czaslau — Močovic, ferner Königshan — Schatzlar der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.

Was endlich die Aufwandssteigerung beim Titel „Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt“ anbelangt, so vertheilt sich dieselbe vornehmlich auf das Erforderniss für die persönlichen Bezüge, für sachliche Betriebserfordernisse, für vertragsmässige Zahlungen und auf das ausserordentliche Erforderniss, insofern letzteres eine effective Belastung darstellt und sich nicht auf durchlaufende Posten bezieht.

Für die Erhöhung der Ansprüche bei den persönlichen Bezügen um . . . . 2,691.280 fl.
und den sachlichen Betriebserfordernissen um . . . 518.820 fl.
sind in erster Linie der Streckenzuwachs und die Verkehrssteigerung von erheblicher Bedeutung.

Die Steigerung der budgetären Ansprüche für die persönlichen Bezüge findet überdies ihre Erklärung in der Aufbesserung des systemisirten Personalstandes durch Verschiebung einzelner Dienstposten in höhere Dienstclassen, in der weiteren Erhöhung des im Jahre 1893 neu systemisirten Standes, in der Stabilisirung von Unterbeamten, Dienern, sowie eines Theiles der Werkstätten-Arbeiter und der im Verkehrsdienste beschäftigten Arbeiter, in der Erhöhung der Wächtermonatslöhne und der Arbeitslöhne überhaupt, in dem höheren Erfordernisse für Zulagen, endlich in der Einreihung einer Reihe von Stationsorten in höhere Quartiergeldclassen.

Das Mehrerforderniss an „vertragsmässigen Zahlungen für Verzinsung und Amortisation“ per 1,324.730 fl. beruht vorzüglich darauf, dass für die Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Jassy an Stelle der bisher beim Capitel „Subventionen und Dotationen“ präliminirten Garantie-Vorschusszahlungen das bei den vertragsmässigen Zahlungen zu präliminirende Erforderniss für die Rente als Entgelt für die Ueberlassung des Betriebes an den Staat getreten ist und das Erforderniss für Verzinsung und Tilgung der Prioritäten-Anleihe der Localbahn Laibach-Stein nunmehr für das ganze Jahr statt wie pro 1894 für ein halbes Jahr veranschlagt wird, wogegen andererseits das Erforderniss für die Erzherzog Albrecht-Bahn und die Eisenerz-Vordernberger Bahn in den Etat der Staatsschuld übergeht. Die im Titel „Staatseisenbahn-Betrieb“ das ausserordentliche Erforderniss bildenden Investitionen sollen wie in den Vorjahren auch pro 1895 zum Theil durch Heranziehung von

Quoten der Investitions-Fonds, bezw. von Investitions-Fondsresten verstaatlichter Eisenbahnen bedeckt werden.

Im vorliegenden Voranschlage werden für diese Bedeckungsform im Ganzen Beträge von . . . . 2,428.820 fl. in Aussicht genommen, welche demnach einerseits als ausserordentliches Erforderniss, andererseits als ausserordentliche Einnahme in der Bedeckung präliminirt erscheinen.

Im Etat des **Handelsministeriums** weist die **Bedeckung** gegenüber dem Jahre 1894 eine um . . . . 9,214.640 fl. höhere Ziffern auf; diese Ziffer setzt sich zusammen aus einer präliminirten Mehreinnahme beim eigentlichen Staatsaufwande von . . . . 997.150 fl.
bei der Post- und Telegraphen-Anstalt von . . . . 1.648.000 „
beim Postsparcassenamte von . . . . 235 370 „
beim Staatseisenbahnbau von . . . . 1,250.000 „
an Beitragsleistung des Herzogthums Steiermark für die Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg von . . . . 330.000 fl.
beim Betriebe verpachteter Staatseisenbahnen von . 183.460 „
beim Staatseisenbahnbetriebe und der Bodensee-Dampfschiffahrt von . . . . 4,488.160 fl.
beim Antheile des Staates am Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von . . . . 120.000 fl.
ferner aus dem Wegfalle der Einnahme per . . . . 37.500 fl.
beim Titel Zinsen und Rückzahlung von an Localbahnen erlegten Bauvorschüssen.

Die Präliminirung einer Mehreinnahme beim eigentlichen Staatsaufwand resultirt vornehmlich aus der Veranschlagung eines höheren Ertrages aus der statistischen Gebühr, aus der Einstellung von höheren Rückersätzen der Kosten für die von der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen bezüglich der Localbahnen aufgestellten Projecte und von höheren Aichgebühren aus dem zu erwartenden Mehreingange von Beiträgen zu Neubauten im Hafen- und Seesanitätsdienste und aus der Einbeziehnng der Einnahmen aus dem Triester Lagerhausbetriebe per 934.840 fl. in den Voranschlag.

Die beiden Beträge von 1,000.000 und von 250.000 fl., welche die Erhöhung der Bedeckung im Titel „Staatseisenbahnbau“ bilden, haben, wie bereits anlässlich der Besprechung des Erfordernisses erwähnt wurde, den Charakter von durchlaufenden Posten.

Die präliminirte Mehreinnahme von 183.460 fl. beim „Betriebe verpachteter Staatseisenbahnen“ ist eine Consequenz der Verstaatlichung von mehreren gleichfalls bei Erörterung des Erfordernisses erwähnten Localbahn-Linien. Mit Rücksicht auf das bei diesem Titel präliminirte Erforderniss resultirt aus dem Betriebe der verpachteten Staatseisenbahnen ein Ueberschuss von 210.090 fl.

Im Titel „Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt“ werden die ordentlichen Betriebseinnahmen gegenüber dem Vorjahre um . . . . . 5,231.850 fl. höher eingestellt.

Es sind nämlich die Transport-Einnahmen der im Eigenthum des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen um . . . . 5,896.410 fl. höher veranschlagt.

Diese höhere Präliminirung findet ihre Begründung einerseits in der Einreihung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn, welche bisher im Präliminare der für Rechnung der Gesellschaft betriebenen Privatbahnen erschien, unter die für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen und in dem Zuwachse der verstaatlichten Linien der österreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, sowie der Eisenbahnen Czernowitz-Nowosielitza und Laibach-Stein, andererseits in dem Ergebnisse der Einnahmen des Staatsbahnnetzes, welches namentlich bezüglich der ersten acht Monate des laufenden Jahres als ein günstiges bezeichnet werden kann.

Die ausserordentlichen Einnahmen des in Rede stehenden Titels zeigen dagegen eine Herabminderung nm 743.690 fl., welche dadurch bedingt ist, dass die ans der Uebernahme von Quoten der Investitions-Fonds verstaatlichter Bahnen sich ergebenden Budgetposten nicht die Höhe der analogen Posten des Vorjahres erreichen.

Da es sich hier ausschliesslich um durchlaufende, in Erforderniss und Bedeckung in gleicher Höhe erscheinende Ziffern handelt, so hat die fragliche Herabminderung lediglich eine rechnungsmässige Bedeutung.

Die höhere Präliminirung des Antheiles des Staates am Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stützt sich auf die günstigeren Betriebsergebnisse im abgelaufenen Theile des für diesen Gewinnantheil massgebenden Betriebsjahres 1894.

Die Abgeordneten Kaiser und Genossen interpelliren Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen Ausbaues der Eisenbahnlinie Lindewiese—Barzdorf.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Bodenbach — Komotau: Bauliche Herstellungen in der Haltestelle Neundorf-Kunnersdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Komotau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für den Anbau eines Wartelocales und eines Bureau an das Wächterhaus Nr. 57 und für die Herstellung eines Nebengebäudes in der Haltestelle Neundorf - Kunnersdorf für den 23. October anberaumt. [G.-I.-Z. 18.528.]

— (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Station Nakři-Netolitz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Nakři-Netolitz für den 23. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [G.-I.-Z. 19.165.]

— (Erweiterung der Geleiseanlagen bei km 4·7 bis 5·8 der Donauufer-Bahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlagen am Landungsplatze „Praterquai“ bei km 4·7—5·8 der Donauufer-Bahn, dann für Herstellung einer neuen Einbindung dieser Anlagen in die genannte Bahnlinie nächst km 4·7/8, sowie für den Einbau einer Waggon-Brückenwaage in die Geleiseanlagen am Landungsplatze „Zwischenbrücken“ nächst km 2·4/5 der Donauufer-Bahn für den 23. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 19.572.]

— (Linie Brody—Radziwiłłow: Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage einer von der Staatsbahnlinie Brody—Radziwiłłow abzweigenden, zu den Magazinen der Firma Marek Weinreb in Stare Brody führenden Schleppbahn für den 23. October anberaumt und wnrde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 19.428.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien — Tetschen: Frachtenmagazin mit Nebenbauten in Wien.) Aus Anlass des gesteigerten Güterverkehres wird am Frachtenbahnhofe in Wien ein neues Magazin für den Inlands-Frachtenverkehr sammt zwei dazugehörigen Geleisen, ferner eine Zufahrtsstrasse nnd eine Strassenbrückenwaage mit einem Unterstandshäuschen für den Waagmeister und Zollamts-Aufseher hergestellt. [5. October, Z. 53.851.]

— (Linie Pardubitz—Liebau: Locomotiv-Drehscheibe in Pardnbitz.) Die in der Station Pardubitz befindliche Locomotiv-Drehscheibe von 10·75 m Dnrchmesser wird gegen eine solche von 16·2 m Durchmesser umgewechselt. [6. October, Z, 46.561.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Auswechslung der Locomotiv-Drehscheibe in Josefstadt.) Die in der Station Josefstadt befindliche Locomotiv - Drehscheibe von 10·75 m Durchmesser wird gegen eine solche von 16·2 m Durchmesser ausgewechselt. [6. October, Z. 46.561.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Bauconsens für ein Industriegeleise von der Station Kufstein zum Magazin der Firma Andreas Hofer.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 12. September durchgeführten politischen Begehung wurde für das aus der Station Kufstein abzweigende, zu dem Magazine der Firma Andreas Hofer führende normalspurige Industriegeleise der Bauconsens ertheilt. [6. October, Z. 54.026.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Zuckermagazin in Ober-Drauburg.) Für Zwecke der Firma Gedeon v. Hibler wurde in der Station Ober-Draubnrg ein Zuckermagazin hergestellt. [5. October, Z. 53.758.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Strecke Tarvis — Laibach: Eröffnung der Haltestelle Radmannsdorf für den Eilgutverkehr.) Am 1. October ist die in der Strecke Tarvis — Laibach zwischen der Station Lees-Veldes und der Haltestelle Ottotsche gelegene, für den Personen- und Gepäcksverkehr in Benützung gestandene Haltestelle Radmannsdorf auch für die Auf-, bezw. Abgabe von Eilgütern eröffnet worden.

— (Strecke Protivin — Zditz: Namensänderung der Haltestelle Lhota - Smetanowa.) Seit 1. October führt die auf der Strecke Protivin—Zditz zwischen der Haltestelle Ostrovec und der Station Čimelitz gelegene Personen-Haltestelle Lhota-Smetanowa den Namen Lhota-Mirotitz.

Bosnisch - herzegowinische Staatsbahnen. (Linie Lašva — Bugojno: Betriebseröffnung der Strecke Travnik — Dolny Vakuf — Bugojno.) Die 41 km lange Theilstrecke Travnik—Dolny Vakuf—Bugojno der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnlinie Lašva — Bugojno wurde am 14. October dem Betriebe übergeben. [19. October, Z. 56.810.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Monat August.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat August beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 23 Entgleisungen und 10 Zusammenstösse in Stationen und 205 sonstige meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 248 Personen zu Schaden gekommen, sowie 43 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 88 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 29 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Frankfurt a. M. und in Erfurt, 6 Verletzungen auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, 21 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg, je eine Verletzung auf die grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 32 getödtet und 148 verletzt, von Postbeamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 22 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 52 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35.329·46 km Betriebslänge und 1,047,357.580 geförderten Achskilometern) 245 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und in dem Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) in Köln die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2299·05 km Betriebslänge und 33,155.380 geförderten Achskilometern) 7 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Alt - Damm — Kolberger Eisenbahn, auf der Stargard - Küstriner und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Schiffahrt.

Schiffahrtsunternehmung der kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Fahrplanes im Bereiche der unteren Donau.] Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass vom 17. October an ein neuer Fahrplan für die von den Schiffen ihrer Schiffahrtsunternehmung befahrene Strecke Belgrad—Schabatz ins Leben getreten ist, welchem zufolge die Schiffe bis auf Weiteres in beiden Richtungen wöchentlich je dreimal verkehren.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis zum 28. October.)

Adriatischer Dienst.

23. October, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano". Capitän G. Mettel, nach Venedig.

24. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis", Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

25. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän B. Vidos, nach Venedig.

26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Teretenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

27. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.

28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta". Capitän L. Stabile, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

23. October, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Minerva", Capitän G. Bojanovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Mátala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliohora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

24. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Selene", Capitän P. Craglietto, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.

26. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Euterpe", Capitän G, Mattiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

27. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Diana", Capitän G. Mariani, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. November, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. November, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie" Capitän . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

25. October, Dampfer „Berenice". Capitän F. D'Este, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. October d. J. in Anerkennung vieljähriger, einem und demselben Unternehmen zugewendeten treuen und belobten Dienstleistung dem pensionirten Maschinisten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Josef Schenböck das goldene Verdienstkreuz und dem Oberlootsen des genannten Dampfschiffahrts-Unternehmens Franz Wanninger das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. October d. J. in Anerkennung vieljähriger, einem und demselben Unternehmen zugewendeten treuen und belobten Berufsthätigkeit den Werkstättenarbeitern der privilegirten Südbahn-Gesellschaft Anton Hauer und Alois Ullrich in Wien das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc.

Mit 1. November 1894 gelangt an Stelle des zum gleichen Termine ausser Wirksamkeit tretenden Tarif-Theiles III vom 1. September 1893 ein neuer Ausnahmetarif für Getreide etc. zwischen Stationen der Rumänischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen, der kgl. Württembergischen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar-Bahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Bahn, der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrhein.), sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits, dann für Mais zwischen Stationen der Rumänischen Eisenbahnen und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 125 Pfg. = 150 Heller = 150 Centimes per Stück bezogen werden.

Wien, am 16. October 1894. [794]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe des II. Nachtrages zum alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisse.

Mit 15. October 1894 ist der Nachtrag II zum alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisse, giltig vom 1. Mai 1894 zur Einführung gelangt.

Wien, am 17. October 1894. [795]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Frachtberechnung für frankirte Sendungen nach Genf transit mit der Bestimmung nach Frankreich.

Frankirte, an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen von österreichischen und ungarischen Stationen mit der Bestimmung nach Frankreich werden ausnahmslos zunächst zu den für Genf loco bestehenden directen Frachtsätzen oder in Ermanglung directer Frachtsätze gebrochen nach Genf loco abgefertigt.

Die sich hiebei gegenüber den Frachtsätzen nach Genf transit ergebenden Differenzen werden erst rückvergütet, wenn die Sendung von Genf thatsächlich nach einer französischen Station weiterbefördert wurde, für welche die betreffenden Frachtsätze nach Genf transit Geltung haben.

Die Rückvergütung erfolgt durch die österreichische, bezw. ungarische Aufgabsbahn gegen Vorlage der nachbezeichneten Documente, welche längstens drei Monate nach der Abfertigung einzureichen sind.

Diese Documente sind:

1. der Duplicat-Frachtbrief für die Strecke von der österreichischen Station bis Genf;
2. die bezügliche Francaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde;
3. das Aufgabs-Recepisse über die Weitersendung von Genf nach der betreffenden französischen Station.

Für Sendungen mit direct nach der französischen Bestimmungsstation ausgestellten Frachtbriefen, sowie bis auf Weiteres auch für solche an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen, bei welchen die Frachtzahlung an den Empfänger überwiesen ist, werden dagegen die zutreffenden Frachtsätze bis Genf transit schon im Kartirungswege berechnet.

Wien, am 15. October 1894. [796]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof) und Budapest (kgl. Ungarische Staatsbahnen) einerseits und Ancona, sowie Venedig andererseits über Fiume.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Mit 1. November 1894 tritt der vorgenannte neue Tarif sammt Antheils-Tabelle in Wirksamkeit, und wird hiedurch der frühere gleiche Tarif nebst Antheils-Tabelle vom 1. Jänner 1893 aufgehoben und ersetzt.

In diesem neuen Tarife wurde die Giltigkeitsdauer der Fahrscheinhefte auf 45 Tage ausgedehnt und findet für diesen Verkehr nun auch eine directe Gepäcksabfertigung statt.

Exemplare dieses neuen Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. bezogen werden.

Wien, am 17. October 1894. [797]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpedition in den Lagerhäusern der Steiermärkischen Escompte-Bank in Marburg.

Die Reexpedition in den Lagerhäusern der Steiermärkischen Escompte-Bank in Marburg wird bis auf Weiteres auch im Verkehre zwischen den laut Reexpeditions-Tabelle, Theil II (Anhang zu den Verbandstarifen, giltig vom 1. October 1894) auf Seite 20—25, in die Gruppen Nr. 1, 2, 3, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 23, 24, 25, 29, 30 und 31 eingereihten ungarischen Verbandsstationen einerseits und den laut dieser Reexpeditions-Tabelle in die Abtheilung XIV eingereihten österreichischen Verbandsstationen andererseits zugelassen.

Die Ergänzung der obbezeichneten Reexpeditions-Tabelle über diese Erweiterung der Reexpeditionszulässigkeit in Marburg erfolgt durch ein Berichtigungsblatt zu derselben.

Wien, am 18. October 1894. [798]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Tiroler Güterverkehr.

Einführung des neuen Tarifes mit geändertem Titel.

Im Nachhange zur Kundmachung in der Nummer 106 dieses Blattes vom 18. September 1894 (fortlaufende Nummer 706) wird bekanntgegeben, dass, insoweit durch die Einführung des ab 1. November 1894 giltigen Tarifes Theil II, Heft 1 a, für den Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich) gegenüber dem Tarife für den Berlin-Tiroler Güterverkehr vom 1. Juli 1890 sammt Nachträgen Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, die Frachtsätze des letztgenannten Tarifes noch bis 15. December 1894 in Kraft bleiben.

Wien, am 20. October 1894. [799]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen. Gütertarif vom 1. August 1891, Theil II. Besondere Bestimmungen etc. für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Berlin und Breslau. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit 10. October ist der Nachtrag VII zu obgenanntem Gütertarife in Kraft getreten.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
3. Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Ahlbeck, Chroschnitz, Gross-Kiesow und Heringsdorf des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin.
4. Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Alt-Grottkau, Bischofswalde, Dziergowitz, Glogischdorf, Gross-Kunzendorf, Lipie, Neudorf, Pawonkau und Pluder des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau.
5. Anderweite, durch die Eröffnung der Neubaustrecken Vossowska—Lublinitz und Nimptsch—Gnadenfrei grösstentheils abgekürzte Entfernungen.
6. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
7. Berichtigungen etc.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung von neuen Ausnahme-Frachtsätzen.) Für die Beförderung von

a) Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand (auch Schlackensand), Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten), Mergel, Lehm, Thon und Walkerde (letztere beide Artikel nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (Chinaklay, Kaolin), Pfeifenerde, Schlick, Schlamm aus Flüssen und Canälen;
b) Kartoffeln, auch Abfallwasser bei der Kartoffelstärke-Fabrikation (Pülpe);
c) Rüben des Specialtarifes III, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete Schnitzabfälle und Köpfe davon

sind im Verkehre mit den Stationen Eger, Elsterwerda (B.D.B.), Franzensbad, Gera (Reuss), Gera-Pforten, Görlitz i. Schl., Grossenhain (B.D.B.), Grossenhain (C.G.B.), Grosszschocher, Hof, Kamenz i. Sachs., Leipzig I (Bayr. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen am 15. October Ausnahme-Frachtsätze in Kraft getreten. — Auf den Verkehr mit den Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn finden diese Ausnahmesätze hinsichtlich der vorstehend unter b) und c) genannten Artikel (Kartoffeln, Rüben etc.) keine Anwendung. — Die betheiligten Abfertigungsstellen ertheilen über die Höhe dieser Ausnahmesätze, sowie über die Art und Weise der Frachtberechnung nähere Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1829	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwolle amerikanischer Provenienz	1) Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B. 2) Fiume	Fehring	Die zugestandenen Frachtsätze unter A finden bei Beförderung in offenen Wagen, jene unter B bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen Anwendung. Die Frachtberechnung erfolgt unter der Bedingung nach dem Effectivgewichte der Sendung, dass: 1. Die Verwendung offener oder gedeckt gebauter Wagen beliebiger Type der Bahnanstalt überlassen bleibt. 2. Die Seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebauten Wagen räumlich vollständig ausgenützt werden, und zwar bei offenen Wagen bis zur Grenze des Lademasses, bei gedeckt gebauten Wagen rücksichlich des ganzen Innenraumes derselben — in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes. Wird ein offener Wagen zur Beförderung beigestellt, so hat der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge zu tragen oder aber bei bahnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten, ferner im Frachtbriefe im Sinne des § 57 des Betriebs-Reglements den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen“, bezw. den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken“ einzustellen. Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel finden die allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung. Der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle ist bei der Aufgabe zu erbringen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	1) A 212 h 2) A 220 h 1) B 238 h 2) B 246 h inclus. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1830			Baumwolle ostindischer und levantinischer Provenienz	Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B. Fiume		Frachtzahlung für mindesens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief				250 h 260 h bezw. inclus. Steuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1831	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Trifail und Sagor	Cormons transit	**Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen mit directen nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen expedirt werden	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	70 Heller	50 Heller	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1832	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Cilli Hrastnigg Trifail Sagor	Cormons transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen mit directen nach einer italien. Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen expedirt werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller 82 70 70 70	Heller 72 62 62 60	Heller 10 8 8 10	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1833	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Cilli Hrastnigg Trifail Sagor	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen nach überseeischen Destinationen, mit Ausnahme von Istrien, expedirt werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller, bezw. incl. ungarischer Steuer 74 62 60 60	Heller, bezw. incl. ungarischer Steuer 62 54 52 52	Heller 12 8 8 8	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Anschluss der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffs-Connossements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1834	Südbahn-Gesellschaft		Grieskohle	Trifail	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen nach der italienischen Ostküste verschifft werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	60 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	46 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Anschluss der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffs-Connossements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1835	Südbahn-Gesellschaft		Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), d. s. behauene oder gezimmerte, sowie unbehauene und unvorgearbeitete Stämme, dann Schnitt-, Spalt- und Sägeholz in jeder Länge, auch Schwellen und Fassdauben in Wagenladungen			Unter Einhaltung der Bestimmungen des für nebenbezeichnete Artikel giltigen Ausnahmetarifes von Südbahnstationen nach Triest und Fiume vom 15. November 1891. Nach Massgabe dieser Bestimmungen obliegt der Partei das Aufladen in die Eisenbahnwagen und bei Hölzern über 6·3 m Länge auch das Abladen der Sendungen aus den Eisenbahnwagen. Wird eine oder die andere dieser Leistungen von der Bahnanstalt übernommen und besorgt, so gelangt für jede dieser Leistungen die laut Nebengebührentarif (Abschnitt D des Tarifes, Theil I) festgesetzte Gebühr zur Erhebung	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Nebenbezogener Holz-Ausnahmetarif, bezw. der Localtarif	kr. h	Heller	Heller	Im Kartirungswege		*) Die bei Hölzern über Wagenlänge nach den Bestimmungen des nebenbezogenen Holz-Ausnahmetarifes eventuell entfallende Gebühr für die zur Verladung nothwendigen Beiwagen, bezw. Schutzwagen gelangt separat zur Berechnung
				Rann	Triest S.B. und Freihafen S.B. oder Fiume				57 = 114		14			
				Videm-Gurkfeld					59 = 118	100*)	18			
				Reichenburg					61 = 122		22			
				Lichtenwald					118		18			
				Steinbrück					109		9			
				Hrastnigg					105		5			
				Trifail					105		5			
				Laibach					39 = 78	72*)	6			
				Adelsberg					23 = 46		6			
				Prestranek					22 = 44	40*)	4			
				St. Peter					23 = 46		6			
				Ober-Lesece	Triest S.B. und Freihafen S.B.				21 = 42	40*)	2			
				Römerbad	Triest S.B. und Freihafen S.B. oder Fiume				114	112*)	2			
				Cilli					118	116*)	2			
				Store					122	118*)	4			
				St. Georgen					122	118*)	4			
				Ponigl					63 = 126	120*)	6			
				Pöltschach					65 = 130	124*)	6			
				Windisch-Feistritz					66 = 132	126*) inclus. Manipulationsgebühr, bezw. auch inclus. ungar. Transportsteuer	6			
1836	Südbahn-Gesellschaft		Wein der Pos. W—10, Weinmaische der Pos. W—13, Weinmost der Pos. M—27 des Tarifes Theil I	Cormons loco	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen und Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestes 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	268 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1837	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen und Fassdauben	Sirač	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen, bezw. bei Schwellen für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	168 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1838	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Neubidschow (Oe.N.W.B.)	Leibnitz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 1 zum Tarif, Theil II für den Güter-Verkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege	Tarif, Theil II für den Güter-Verkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	270 Heller		Im Kartirungswege		
1839	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Zurückgehende Decken, Matten und Matratzen, welche von den Parteien den von Triest nach nebenbezeichneten Stationen verfrachteten Agrumentransporten zum Schutze gegen Frost beigegeben waren, als Frachtgut	den im Ungarisch-Adriatischen Verbandtarife, Theil II, Heft 2 enthaltenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Triest S. B.	Unter Vorlage der von der Güterexpedition abzustempelnden Original-Frachtbriefe über den Hintransport, auf welchen die bezüglichen Transport-Utensilien entsprechend vermerkt sein müssen und unter Beibringung eines auf die Adresse des ursprünglichen Aufgebers lautenden Frachtbriefes, in welchem ausdrücklich vorzuschreiben ist: „Frachtfrei zu befördern"	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ungarisch-Adriatische Verbandstarife, Theil II, Heft 2	Verschieden	Werden frachtfrei befördert	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Rücksendung der nebenbezeichneten Transport-Utensilien muss innerhalb dreier Monate nach Aufgabe der bezüglichen Agrumensendungen erfolgen
1840	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände zum Baue einer Zinkfarbenfabrik in Settenz gelangt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895, die im Ausnahmetarife Nr. XV der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorgesehene Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Settenz zur Anwendung mit der weiteren Massgabe, dass von dem Mindest-Durchlauf von 40 km abgesehen wird.											
1841	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Brüx k. k. St. B. und Brüx A. T. E.	Wien Donauquaibahnhof	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	47	45	2	Im Kartirungswege		
1842	K. k. St. B.		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 105 vom 15. September 1894, unter fortlauf. Nr. 1559, bezw. Nr. 116 vom 11. October 1894, unter fortlauf. Nr. 1760, verlautbarte Frachtbegünstigung für Steinkohlen- und Coaks-Transporte von Krakau transit und Oswięcim transit (für oberschlesische Provenienzen) nach Brody Reichsgrenze und Podwołoczyska Reichsgrenze findet nur auf jene Sendungen Anwendung, welche auf Grund der von der Versandtstation bis Brody (Bahnhof), bezw. Podwołoczyska (Bahnhof) bestehenden directen Tarife abgefertigt werden.											

Ergänzung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 112 vom 2. October 1894, unter der fortlauf. Nr. 1617, enthaltenen Publication ist in der 6. Rubrik bei der Station **Strassburg** folgende Bezeichnung anzubringen: „Strassburg C.B. und N., sowie Königshofen und Schiltigheim."

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 122. **Wien, 25. October 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 10. October 1894, Z. 54.861, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 10. October 1894.

Verzeichniss des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgericht. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
3205	Lauter Lorenz	.	.	.	1	.	*a*
4486	Kulhavy Wolfgang Franz	1	.	.	.	.	1
5633	Magyár Carl	1	.	.	.	.	1
8103	Brits Jenö	.	.	.	1	.	1
8298	Lackmaier Michael	1	.	.	.	.	1
8614	Halbich Franz	1	.	.	.	.	1
8712	Antrata Carl	1	.	.	.	.	1
9066	Řiha Adalbert	1	.	.	.	.	1
9636	Szmolen Anton	1	.	.	.	.	1
9785	Friedl Georg	1	.	.	.	.	1
10021	Weber Peter	1	.	.	.	.	1
10024	Soudny Gustav	.	.	.	1	.	1
10089	Schierl Josef	1	.	.	.	.	1
10093	Neuhauser Josef	1	.	.	.	.	1
10451	Witzmann Franz	1	.	.	.	.	1
10568	Schaufuss Rudolf Anton	1	.	.	.	.	1
10644	Nagy-Gyorgy Michael	1	.	.	.	.	1
11083	Lacina Johann	1	.	.	.	.	1
11234	Simonis Gustav Adolf	1	.	.	.	.	1
11248	Lehner Eduard	1	.	.	.	.	1
11335	Cosmerl Ignaz	1	.	.	.	.	1
11348	Köttl Johann Georg	1	.	.	.	.	1
11536	Bollard Johann	1	.	.	.	.	1
11558	Schenk Ferdinand	1	.	.	.	.	1
11674	Brandstetter Josef	1	.	.	.	.	1
11743	Žaluda Johann	1	.	.	.	.	1
11772	Flieger Martin	1	.	.	.	.	1
11824	Hegedüs Franz	1	.	.	.	.	1
11955	Weiszer Johann	1	.	.	.	.	1
11994	Dušek Franz	1	.	.	.	.	1
12089	Hrdlička Rudolf	1	.	.	.	.	1
12121	Koči Wilhelm	1	.	.	.	.	1
12187	Franaszek Franz Roman	1	.	.	.	.	1
12230	Kwěch Ignaz	1	.	.	.	.	1
12264	Sejk Ladislaus	1	.	.	.	.	1
12284	Rohaček Vincenz	1	.	.	.	.	1
12288	Burian Josef	1	.	.	.	.	1
12350	Kruczek Josef	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
12432	Meinzl Richard	1	.	.	.	.	1
12453	Leizner Josef	1	.	.	.	.	1
12538	Ikałowicz Marian	1	.	.	.	.	1
12541	Missrigler Anton	1	.	.	.	.	1
12598	Radl Adam	1	.	.	.	.	1
12623	Budja Tomo	1	.	.	.	.	1
12739	Orłowski Stefan	1	.	.	.	.	1
12778	Philipp August	1	.	.	.	.	1
12784	Koppensteiner Leopold	1	.	.	.	.	1
12791	Stolle Anton	1	.	.	.	.	1
12845	Kostial Ferdinand	1	.	.	.	.	1
12857	Laskowski Mathias Marian	1	.	.	.	.	1
12904	Porr Peter	1	.	.	.	.	1
12913	Drofenik Anton	1	.	.	.	.	1
12934	Pfob Friedrich	1	.	.	.	.	1
12988	Plch Konrad	1	.	.	.	.	1
13000	Klinger Ferdinand	1	.	.	.	.	1
13026	Henn Josef	1	.	.	.	.	1
13031	Grabits Ludwig	1	.	.	.	.	1
13036	Kindl Franz	1	.	.	.	.	1
13049	Bohaček Gottlieb	1	.	.	.	.	1
13056	Schmidt Heinrich	1	.	.	.	.	1
13084	Müller Josef	1	.	.	.	.	1
13096	Grimm Vincenz	1	.	.	.	.	1
13129	Schimana Alois	1	.	.	.	.	1
13134	Koss Anton	1	.	.	.	.	1
13139	Jagoda Anton	1	.	.	.	.	1
13154	Hruby Franz	1	.	.	.	.	1
13158	Pausch Simon	1	.	.	.	.	1
13162	Igel Eugen	1	.	.	.	.	1
13192	Sendler Johann	1	.	.	.	.	1
13200	Petrašek Josef	1	.	.	.	.	1
13225	Pollak Hermann	1	.	.	.	.	1
13229	Schlesinger Alois	1	.	.	.	.	1
13237	Schwarz Franz	1	.	.	.	.	1
13247	Etzler Adolf	1	.	.	.	.	1
13249	Gossler Josef	1	.	.	.	.	1
13260	Kutschera Robert	1	.	.	.	.	1
13264	Schindler Eduard	1	.	.	.	.	1
13286	Senoner Alois	1	.	.	.	.	1
13298	Pražák Johann	1	.	.	.	.	1
13309	Goldenberg Jakob	1	.	.	.	.	1
13317	Pandaković Anton	1	.	.	.	.	1
13349	Kürz Johann	1	.	.	.	.	1
13351	Lorenz Carl	1	.	.	.	.	1
13454	Maier Franz	1	.	.	.	.	1
13380	Kosterkiewicz Wladimir Ignaz	1	.	.	.	.	1
13383	Wischek Anton	1	.	.	.	.	1
13397	Stündl Wilhelm	1	.	.	.	.	1
13435	Möller Franz	1	.	.	.	.	1
13445	Précsényi Ludwig	1	.	.	.	.	1
13450	Vučković Johann	1	.	.	.	.	1
13474	Mourek Mathias	1	.	.	.	.	1
13485	Berhandtzky Balthasar	1	.	.	.	.	1
13494	Schwinner Ernst	1	.	.	.	.	1
13504	Lustig Johann	1	.	.	.	.	1
13526	Kunerth Alois	1	.	.	.	.	1
13536	Neumüller Johann	1	.	.	.	.	1
13538	Gerczak Michael	1	.	.	.	.	1
13540	Zajączyński Michael	1	.	.	.	.	1
13546	Scheicher Alois	1	.	.	.	.	1
13551	Činčera Ludwig	1	.	.	.	.	1
13552	Kuhul Johann	1	.	.	.	.	1
13556	Dobos Andreas	1	.	.	.	.	1
13567	Sinek Emanuel	1	.	.	.	.	1
13570	Zázworka Josef	1	.	.	.	.	1
13585	Köstler Johann Carl	1	.	.	.	.	1
13589	Špehar Franz	1	.	.	.	.	1
13592	Kadlitz Johann	1	.	.	.	.	1
13599	Kapić Valent	1	.	.	.	.	1
13608	Kristian Wilhelm	1	.	.	.	.	1
13630	Rothbauer Wilhelm	1	.	.	.	.	1
13632	Groiss Friedrich	1	.	.	.	.	1
13635	Sainer Adolf	1	.	.	.	.	1
13637	Filipp Anton	1	.	.	.	.	1
13653	Stepniowski Felix	1	.	.	.	.	1
13662	Tot Stefan	1	.	.	.	.	1
13666	Hreuszik Ferdinand	1	.	.	.	.	1
13708	Marcinek Anton	1	.	.	.	.	1
13713	Moser Josef Robert	1	.	.	.	.	1
13719	Holzhammer Alexander	1	.	.	.	.	1
13725	Saifried Wenzel	1	.	.	.	.	1
13730	Čermak Josef	1	.	.	.	.	1
13748	Tauschek Georg	1	.	.	.	.	1
13779	Čejka Vincenz	1	.	.	.	.	1
13813	Hála Franz	1	.	.	.	.	1
13848	Kutta Josef	1	.	.	.	.	1
13850	Halbwidl Wilhelm	1	.	.	.	.	1
13859	Bohaczewski Ladislaus	1	.	.	.	.	1
13862	Sedlaček Josef	1	.	.	.	.	1
13863	Matzek I Josef	1	.	.	.	.	1
13866	Kolitsch Friedrich	1	.	.	.	.	1
13876	Bárkán Abraham Isak	1	.	.	.	.	1
13888	Weber Franz	1	.	.	.	.	1
13890	Benoni Carl	1	.	.	.	.	1
13902	Kertész Stefan	1	.	.	.	.	1
13909	Frunz Carl	1	.	.	.	.	1
13944	Bojczuk Peter	1	.	.	.	.	1
13972	von Hadrović Nikolaus	1	.	.	.	.	1

a Lorenz Lauter ist am 25. März 1878 in Karlsburg gestorben. Dessen Certificat ist nicht eruirbar.

Verordnung des Finanzministeriums vom 7. October 1894,*) betreffend den amtlichen Aufdruck des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf Eisenbahn-Frachtbriefen, dann die Aufstellung von Rechnungs-Stempelmaschinen in Kolin und Reichenberg.

Mit Bezug auf die Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen und die Verordnungen vom 14. Februar und 10. Mai 1893, R.-G.-Bl. Nr. 24 und 81, dann vom 6. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 43, wird bekanntgegeben, dass der Aufdruck

*) Enthalten in dem am 20. October 1894 ausgegebenen LXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 199.

des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf den von Privatdruckereien hergestellten Eisenbahn-Frachtbriefen vom 1. November 1894 an auch bei dem k. k. Hauptzollamte in Linz, dem k. k. Hauptsteueramte in Salzburg, dem k. k. Steueramte in Kolin und dem k. k. Hauptzollamte in Reichenberg eingeführt wird.

Gleichzeitig wird in weiterer Ausführung der Verordnung vom 9. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 175, über die Gestattung des Aufdruckes des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf Rechnungsblanketten bekanntgegeben, dass zu diesem Zwecke auch bei dem k. k. Steueramte in Kolin und dem k. k. Hauptzollamte in Reichenberg Maschinen aufgestellt worden sind, und dass bei diesen Aemtern vom 1. November 1894 angefangen auf den daselbst zur Abstempelung angemeldeten unbeschriebenen Rechnungsblanketten das Stempelzeichen zu 5 kr., bezw. zu 1 kr. gegen Erlag der entfallenden Stempelgebühr aufgedruckt werden kann.

Plener m. p.

Centralcommission für die Rheinschiffahrt.

Jahresbericht 1893.

(Schluss.)

Die Rheinschiffahrts-Gerichte betreffend, so waren 1893 in den deutschen Rheinuferstaaten 37 (+ 12) überjährige und 33 (— 9) neue Civilsachen anhängig, von denen 22 durch Endurtheil, 2 durch Vergleich und 7 durch Verzicht erledigt wurden. Berufungen wurden bei der Centralcommission für die Rheinschiffahrt 3, bei den Obergerichten 13 eingelegt. An Strafsachen waren 30 (— 2) überjährige und 161 (+ 38) neu hinzugekommene in Verhandlung; 106 derselben wurden durch Urtheil, 44 auf andere Weise erledigt. Die Zahl der verurtheilten Personen betrug 159 (+ 36), die Zahl der Freigesprochenen 30 (+ 1); Berufung wurde in 7 Fällen eingelegt. In den Niederlanden waren 4 (+ 3) Civilsachen, darunter 2 überjährige, anhängig, von denen 2 durch Endurtheil erledigt wurden, ferners 30 (+ 21) neue Strafsachen. Verurtheilt wurden insgesammt 38 (+ 29) Personen, freigesprochen 1 Person. Eine Berufung gegen ein Strafurtheil wurde in einem Falle eingebracht.

An neuen Vorschriften über die Rheinschiffahrt wurden 1893 erlassen: In Elsass-Lothringen: die Verordnung des kaiserl. Bezirkspräsidenten für Unter- und Ober-Elsass vom 21. und 26. Jänner 1893, betreffend die Abänderung der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rheine durch neue Bestimmungen über die Sperrung des Fahrwassers durch gesunkene Schiffe; über die Pflichtbemannung geschleppter Flösse und über die Laternenführung der Dampfer; die Verordnung der beiden Bezirks-Präsidenten vom 4. und 8. November 1893, betreffend die Abänderung des Art. I, Ziffer 2, der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rheine durch neue Bestimmungen über die Wahrschau vor den Rheinflössen; die Verordnung der beiden Bezirkspräsidenten vom 16. November und 13. December 1893, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen; die Verordnung der beiden Bezirks-Präsidenten vom 17. November und 13. December 1893, betreffend die Genehmigung und Beaufsichtigung der Lagerung von Sprengstoffen. In Baden: die Bekanntmachungen des Ministeriums des Innern vom 14. Jänner und 24. October 1893, betreffend die Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein; die Verordnung desselben Ministeriums, betreffend die Zuständigkeit zur Ertheilung der Schifferpatente für den Rhein, Neckar und Bodensee (Ges.- u. V.-Bl. S. 159). In Bayern: die Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, und der kgl. bayerischen General-Direction für Zölle und indirecte Steuern (Kreis-Amtsblatt der Pfalz vom 31. Mai 1893), betreffend die Hafen- und Zollordnung für Ludwigshafen; die Bekanntmachungen der kgl. bayerischen Staatsministerien des kgl. Hauses und des Aeussern, der Justiz und des Innern vom 22. Jänner und vom 21. November 1893, betreffend Abänderungen der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein. In Hessen: die Bekanntmachungen des grossherzogl. Staatsministeriums vom 18. Jänner und vom 2. November 1893, betreffend die Abänderung der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein; die Bekanntmachung des grossherzogl. Kreisamtes Gerau vom 28. October 1893, betreffend die Polizei-Ordnung für die Benützung des Eisenbahnhafens zu Gustavsburg. In Preussen: die Verordnung der kgl. Regierungs-Präsidenten zu Wiesbaden vom 25. Jänner 1893, zu Koblenz vom 16. Jänner 1893, zu Köln vom 19. Jänner 1893 und zu Düsseldorf vom 20. Jänner 1893, betreffend die von den Regierungen der Rheinuferstaaten gemeinsam festgestellte Abänderung der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein; die Polizei-Ordnung des kgl. Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 5. April 1893, betreffend die Benützung der städtischen Hafen- und Werftanlagen bei Köln; die Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 11. April 1893, betreffend die Verlegung des Drahtseiles der Tauerei in das linksseitige Fahrwasser bei Bingerbrück und betreffend Signalvorschriften für dieses Fahrwasser; die Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 24. April 1893, betreffend die Einrichtung einer Wahrschau an der Loreley und die Gebührensätze für die Wahrschauer von Bingen bis St. Goar; die Polizei-Verordnung des kgl. Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. August 1893, betreffend die Aufrechthaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in der Stromstrecke bei Koblenz; die Polizei-Verordnung des kgl. Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. September 1893, betreffend Bestimmungen für den Schiffsverkehr zur Verhütung der weiteren Verbreitung der Cholera; die Bekanntmachung des kgl. Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. September 1893, betreffend die Beschränkung der Schiffahrt durch das Bingerloch aus Anlass der Sprengungen dortselbst; die Polizei-Verordnung der kgl. Minister des Innern und für Handel und Gewerbe vom 19. October 1893, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen; die Verordnung der kgl. Regierungs-Präsidenten zu Wiesbaden vom 16. December 1893, zu Koblenz vom 11. December 1893, zu Köln vom 28. December 1893 und zu Düsseldorf vom December 1893, betreffend die von den Regierungen der Rheinuferstaaten gemeinsam festgesetzte Abänderung des Art. I, Ziffer 2, der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein. In den Niederlanden: der kgl. Beschluss vom 30. Jänner 1893, betreffend eine Abänderung und einen Nachtrag zu dem kgl. Beschlusse vom 12. April 1892 über die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein, der Waal und dem Leck; der kgl. Beschluss vom 30. Jänner

1893, betreffend eine Abänderung und einen Nachtrag zu dem kgl. Beschlusse vom 6. Mai 1892 über die Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Merwede, Noord und neuen Maas; der kgl. Beschluss vom 19. December 1893, betreffend eine Abänderung und einen Nachtrag zu dem kgl. Beschlusse vom 30. Jänner 1893 über die Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Merwede, Noord und neuen Maas; der kgl. Beschluss vom 23. December 1893 zur Abänderung von Art. 1, Ziffer 2, des kgl. Beschlusses vom 30. Jänner 1893, betreffend die Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein, der Waal und dem Leck.

Behufs geeigneter Controle über die Beobachtung der Vorschriften, betreffend die Führung von Dienstbüchern auf den Rheinschiffen haben gemäss Protokoll Nr. XI der ordentlichen Sitzung der Central-Commission für die Rheinschiffahrt vom 17. August 1892 in den deutschen Rheinhäfen Strassburg, Lauterburg, Maxau, Maximiliansau, Leopoldshafen, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Gustavsburg, Mainz, Kostheim, Schierstein, Biebrich, Rüdesheim, Oberlahnstein, Koblenz, Köln, Neuss, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel und Emmerich periodisch wiederverkehrende Revisionen stattgefunden, bei welchen insgesammt 7958 Schiffe, darunter 3642 deutsche, revidirt wurden. Die Zahl der auf diesen Schiffen verheuerten, zur Führung von Dienstbüchern verpflichteten Schiffsleute betrug 7668, von denen 112 ohne Dienstbuch gefunden und der Bestrafung durch die competenten Gerichte zugeführt wurden.

Bezüglich der Central-Commission selbst hebt der Bericht hervor, dass dieselbe in der Zeit vom 24. Mai bis zum 8. Juni und vom 2. bis zum 7. August Sitzungen abhielt. In der Frühjahrs-Sitzung war die Commission auf Grund des Art. 37 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte in vier Rechtssachen, in der Herbst-Sitzung in einer Rechtssache als Appellinstanz zur Entscheidung berufen. Abgesehen von der Feststellung des Jahresberichtes und der endgiltigen Redaction der Verordnung über die Beförderung feuergefährlicher Stoffe auf dem Rhein, welche Verordnung inzwischen die Genehmigung der Rheinuferstaaten erhalten hat und am 1. April 1894 in Kraft getreten ist, bildeten verschiedene Anregungen zur Modification bestehender Polizei-Vorschriften, sowie die Erörterung von Massnahmen zum Zwecke der rechtzeitigen Feststellung und Bekanntgabe der für die Schiffahrt wichtigen Wasserstände den Gegenstand der Berathungen. Ueber die Abänderung des Art. 1, Ziffer 2, der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rheine, betreffend die Wahrschau der Flösse, wurde eine Einigung erzielt. Der Vorsitz in der Central-Commission ging in Folge der in der August-Sitzung vorgenommenen Loosziehung auf den niederländischen Bevollmächtigten T. M. Asser über.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 307. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. October richteten die Abgeordneten Dr. Bulat und Genossen an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister eine Interpellation wegen Verlängerung der Eisenbahn Sissek-Novi bis Knin.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn (Dampftramway) Görz-Aquileja. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 11. October die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des von den Ingenieuren Jacob Antonelli und Julius Dreossi in Cervignano vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Localbahn (Dampftramway) von Görz über Cervignano nach Aquileja im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trasseurevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. Bei dieser Amtshandlung sind zunächst die Varianten von km 19·394 bis 27·762 und von km 29·100 bis 32·550 vom Standpunkte des localen Verkehrsinteresses in Erörterung zu ziehen und wird auf Grund des Ergebnisses ein bestimmter Antrag zu stellen sein. Weiters ist zu erörtern, ob in dem Falle, als die Realisirung der ganzen Linie Görz—Aquileja im Hinblicke auf das bedeutende Baucapital nicht erreichbar sein sollte, etwa die Ausführung der minder kostspieligen Theilstrecke Cervignano—Aquileja, und zwar mit der Spurweite von 0·76 m, den dringendsten Verkehrsbedürfnissen genügt. [H.-M.-Z. 44.573.]

Projectirte Localbahn (Dampftramway) Cervignano-Aquileja. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 11. October die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des von der k. k. priv. Frianler Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn (Dampftramway) Cervignano-Aquileja im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission gleichzeitig mit dem zur commissionellen Behandlung übersendeten Projecte der Ingenieure Antonelli und Dreossi in Cervignano für eine schmalspurige Localbahn (Dampftramway) von Görz über Cervignano nach Aquileja einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 47.091.]

Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf. (Variante in km 13·5—14·3: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Variante in km 13·5—14·3 der Localbahnlinie Nieder-Lindewiese—Barzdorf für den 25. October anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 18.446.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anbringung von Brücken- und Warnungstafeln auf sämmtlichen Linien.) An allen über die Bahn führenden und in den Bahnhofzufahrten liegenden Strassenbrücken werden Brückentafeln zu informatorischen Zwecken über die Tragfähigkeit der Brücken aufgestellt. [5. October, Z. 53.148.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Bauliche Veränderungen in der Station Grussbach.) Das Project für die Auswechslung und Verlegung der Locomotiv-Drehscheibe und der damit im Zusammenhange stehenden Geleiseänderung in der Station Grussbach wurde genehmigt. [2. October, V. 43.729.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage in Ungar.-Brod.) In der Station Ungar.-Brod wird für Zwecke der Zuckerfabriks-Actiengesellschaft Wschetul eine Strassenbrückenwaage mit einem heizbaren Waaghäuschen aufgestellt. [7. October, Z. 54.138.]

— (Localbahn Klein-Schwechat—Mannersdorf: Umgestaltung einer Viehverladerampe.) Die an der Viehverladerampe der Actiengesellschaft der ersten österr. Borstenvieh-Zucht- und Mastanstalt in km 10·4/5 vorgenommene Verlegung der Etagerampe und Aufstellung von Bretterwand-Abtheilungen wurde nachträglich genehmigt. [5. October, Z. 51.147.]

Projectirte Eisenbahnverbindung Iglau — Donau—Amstetten. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich der Theilstrecke Schwarzenau—Zwettl der von der Stadtgemeinde Zwettl projectirten Eisenbahnverbindung Iglau—Donau—Amstetten auf den 23. October und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Dr. von Friebeis betraut. [17. October, H.-M.-Z. 54.705.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Bauherstellungen in mehreren Stationen.) Die vom Steiermärkischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Projecte für die Anlage eines Petroleumkellers sammt Magazin und Depot in der Station Murau, dann für die Herstellung von Bahnerhaltungsmagazinen in den Stationen Teufenbach, St. Lorenzen, Stadl und Thomathal wurden zur Ausführung genehmigt. [2. October, H.-M.-Z. 52.831.]

— (Murthalbahn: Localcommission.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat betreffs Austragung der zwischen dem salzburgischen und steiermärkischen Landesausschusse bezüglich der Erhaltung der ober der Murthalbahn befindlichen Landesstrasse nach Ramingstein schwebenden Differenz die Localcommission auf den 25. October anberaumt. [16. October, H.-M.-Z. 56.070.]

Salzkammergut-Localbahn. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Vöcklabruck hat die Localcommission, betreffend die Bannlegung, bezw. Wirthschaftsbeschränkungen der Waldungen längs der Localbahnstrecke Plomberg—Scharfling am sogenannten Griesberg der Salzkammergut-Localbahn auf den 26. October anberaumt. [22. October, G.-I.-Z. 19.843.]

Wiener Localbahnen. (Bauconsens für Anschlussgeleise und Wartehalle.) Für die Anlage von Anschlussgeleisen und einer Wartehalle Seitens der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen und der Wiener Tramway-Gesellschaft vor dem Matzleinsdorfer Südbahn-Viaducte wurde der Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 55.360.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate September 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge (Anzahl)				Verspätungen in den Endstationen (Anzahl)					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch (Anzahl der Veranlassungen)									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2216	19908	5.379	27.503	169	518	37	724	2·6	534	16	527	.	.	.	.	.	.	21
Nordöstliche Linien	186	3.186	3.947	7.319	8	57	16	81	1·1	59	3	127	.	.	.	.	1	.	2
Dalmatiner Staatsbahn	.	259	.	259	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	617	264	941	11	16	18	45	4·7	49	.	15	.	.	.	.	1	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60	470	314	844	6	24	4	34	4·0	33	1	17	.	.	.	.	.	.	8
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.050	870	2.100	4	48	5	57	2·7	95	18	138	.	10	.	.	.	.	6
Böhmische Westbahn	60	387	180	627	2	27	.	29	4·6	32	1	12	.	.	.	.	.	.	12
Buschtěhrader Eisenbahn	240	484	1.829	2.553	31	25	7	63	2·4	59	13	38	.	.	.	.	2	.	6
Eisenbahn Wien-Aspang	.	336	732	1.068	.	15	1	16	1·4	6	.	10	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	162	372	.	15	1	16	4·3	15	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	496	4.248	3.309	8.053	76	112	6	194	2·4	204	26	84	6	.	.	.	6	1	24
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	60	420	.	480	1	6	.	7	1·4	4	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	60	246	.		.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	462	64	526	.	4	.	4	0·7	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	363	4.470	534	5.367	48	65	3	116	2·1	142	2	30	.	.	.	.	.	.	28
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	625	5.310	3.210	9.145	55	239	45	339	3·7	288	5	230	.	1	.	4	2	6	15
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	253	39	292	.	3	.	3	1·0	3	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Südbahn-Gesellschaft	762	6.818	846	8.426	87	106	12	205	2·4	182	15	110	1	.	.	21	4	1	45
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.332	210	1.542	.	14	.	14	0·9	11	.	4	.	.	.	.	.	.	4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	12	270	240	522	. .	1	7	8	1·5	1	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	24	1.790	.	1.814	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5344	52.466	22.189	79.999	498	1295	162	1955	.	1717	100	1358	7	11	.	25	16	8	172

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
4. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·7 „
5. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·9 „
6. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 1·0 „
7. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 1·1 „
8. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 1·4 „
9. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 1·4 „
10. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·5 „
11. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 2·1 „
12. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 2·4 pCt.
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 2·4 „
14. Südbahn-Gesellschaft . . . . 2·4 „
15. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 2·6 „
16. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 2·7 „
17. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 3·7 „
18. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 4·0 „
19. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 4·3 „
20. Böhmische Westbahn . . . . 4·6 „
21. Istrianer Staatsbahn . . . . 4·7 „

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im III. Quartale 1894.) In den Monaten Juli, August und September 1894 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den im Betriebe stehenden Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnnng vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. a) Linie Aussig—Komotan: Schleppbahn zur Spiritus- und Pottaschefabrik in Brüx.
2. Böhmische Nordbahn. a) Linie Prag—Georgswalde: Glockensignalapparat auf einer eigenen Signalbude in der Station Stranow-Krnsko, Verlängerung des dritten Geleises in der Station Josefsthal-Kosmanos, Verlängerung der Verladerampe und Abpflasterung eines Verladeplatzes in der Station Haida, Anbau für Restaurationszwecke an das Bahnhofgebäude in Jungbunzlau, Wasserleitung mit Hydranten am Stationsplatze und Wasserleitung zum neuen Wohnhanse in Böhm.-Leipa, Schutzhütten bei den Wächterhäusern Nr. 24, 46, 47, 49 und 51. b) Linie Bakov—Turnau: Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. 24, 75, 78, 81, 88 und a) in den Stationen Vysočan und Hayda; b) in den Stationen Cakovic und Všetat-Přivor b/1, b/11, b/14, Schntzhütte bei dem Wächterhause b/5. c) Linie Bodenbach—Warnsdorf: Nebengebäude bei den Wächterhäusern d/2, d/10, d/14 und beim Wächterhanse in der Station Niedergrnnd.
3. Böhmische Westbahn. Eisenconstruction der Durchfahrt in km 76·8/9 der Strecke Prag—Pilsen, Waggonbrückenwaage und Rübenschwemmcanal auf Bahngrund im Zuge der Radotiner Zuckerfabriks-Schleppgeleise, Eisenconstruction in km 75·2/3 mit 5·7 m Lichtweite.
4. Buschtěhrader Eisenbahn. a) Linie Prag—Komotau—Eger: Schmutzwasserleitungsanlage, Nebengebäude, verlängerte Verladerampe und Flügeldach in der Station Unhoscht, verstärkte Eisenbrücken in km 145·696, 155·006, 156·999, 157·530, 158·293, 158·524, 160·180, 178·650, 184·593, 187·621, 189·037, 190·030, 235·091 mit 4·27 m Stützweite und Verstärkung der Rohlaubrücke in km 188·145 mit 20 m Stützweite, Weichen Nr. 27, 29 nnd 31 und die von denselben abzweigenden Stumpfgeleise in der Station Tirschnitz, Geleiseerweiterung in der Station Milostin-Kounowa, Locomotiv-Requisitenschuppen in der Station Komotau, Geleiseerweiterung im Heizhausrayon, Thonrohrleitung zur Entwässerung der Desinfectionsgrube in der Station Falkenau a. d. Eger, Erweiterung der Stationsanlage in Krupa, Getreideschuppen in der Station Kaaden-Brunnersdorf, Erweiternng der Geleiseanlagen in der Station Welchau-Wickwitz. b) Linie Prag—Hostiwitz: Oberirdischer Keller in der Station Repy. c) Linie Komotau—Weipert: Eisenconstruction in km 3·543, 11·13 und 17·827. d) Linie Krima-Neudorf—Raitzenhain: Bahnerhaltungsmagazin in der Station Sebastiansberg.
5. Eisenbahn Wien—Aspang: Unterkellerung des Güterschuppens und Anbau an denselben in der Station Wien.
6. Graz-Köflacher Bahn. Linie Lieboch—Wies: Brücke in km 38·586 und 39·063.
7. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Geleiseanlage anlässlich der Geradeführung der Personenzugsgeleise am Bahnhofe in Wien, Normalschlagwerk auf dem Werkstättenbahnhofe, vier verlängerte Stumpfgeleise in der Wagenwerkstätte der Station Floridsdorf, verlängerte Nebengeleise in der Kunstdüngerfabrik in Wagram, drei Wirthschaftshöfe in der Station Göding, zwölf Wirthschaftshöfe in der Station Hullein, vier Wirthschaftshöfe in der Station Rzikowitz, Frachtenmagazin mit Kanzleianbau, Verladerampe, Melasseperron, Kohlenrutschen in der Station Schönbrunn, Eisenconstrnction für das erste Geleise der Zajabachbrücke in km 61·09 mit 15 m senkrechte Lichtweite, Wartehalle mit Nebengebäude in der Haltestelle Babitz, Vergrösserung und Umgestaltung des Warteraumes in der Haltestelle Drahotusch, Wagenaufstellungsgeleise für die Mineralöl-Raffinerie am Vorbahnhofe in Mähr.-Ostrau, Eisenconstruction für das zweite Geleise des Durchlasses in km 288·03 mit 1·9 m Lichtweite, theilweise Vollendung der Adaptirungsarbeiten im Bahnhofe in Krakau: Pavillon III, V, sämmtlicher Localitäten Tract IV, Gang und Souterrain, Tract VI Aufbau I. Stock und Adaptirung, Pavillon VI, Aufbau I, Adaptirung. b) Linie Prerau—Olmütz: Wachhäuschen für V. Dočkal in der Station Brodek, Schleppbahngeleise von dieser Station zur Malzfabrik „Hanna". c) Linie Wien—Brünn: Umgestaltung und Vergrösserung des Wächterhauses Nr. 75/c alt, Nr. 34 neu, bei km 118·9. d) Linie Lundenburg—Zellerndorf: Waschküche mit Rollkammer und Petrolenmmagazin in der Station Laa, Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen in der Station Voitelsbrnnn, Ladeperron mit Flugdach in der Station Nikolsburg. e) Linie Nezamislitz—Sternberg: Verladerampe und Petrolenmschuppen in der Station Prossnitz. f) Linie Zauchtl—Bautsch: Ladegeleise in der Haltestelle Schwansdorf. g) Linie Kojetein—Bielitz: Hölzerner Güterschnppen in der Station Holleschau.
8. Kaschau-Oderberger Bahn. Errichtnng der Haltestelle Lomnathal.
9. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Wien—Tetschen: Ergänzungen der Siehernngsanlagen in den Stationen Korneuburg, Zellerndorf, Wegstädtl und Grosspriesen, Sichernngs-Neuanlage in der Station Stockerau, Schleppbahn zur Gerberei der Brüder Tanssig, Ergänzung der Weichensichernngsanlage in der Station Čalositz-Czernosek, Geleisevermehrung und sechs Kohlenrutschen in der Station Wien, Geleisevermehrung in der Werkstätte der Station Jedlesee, Verladerampe in der Station Korneuburg, Vergrösserung des südlichen Wasserstationsanbanes in Jarmeritz, neues Stockgeleise und Veränderung des bestehenden Stockgeleises in der Station Polep, Lattenschuppen für die Firma F. Beher Söhne in der Station Tetschen, Anbau beim Wächterhause Nr. 189 nnd Errichtung eines freistehenden Nebengebäudes in der Haltestelle Goltsch-Jenikau. b) Linie Chlumetz—Parschnitz: Umbau der Wagenremise in der Station Trautenau, Anbau an die Restaurationsküche im Aufnahmsgebände, gedeckte Umladerampe mit Schreibstube in der Station Alt-Paka, Wächterhaus in km 126·7/8 P/a an Stelle des in km 127·01 P/a aufgelassenen Wächterhauses der Strecke Trautenau—Parschnitz, Umstellung einer Brückenwaage des J. Bergmann in der Station Neubidschow. c) Linie Gross-Wossek — Alt-Paka: Herstellung der Abhängigkeit zwischen der Stellung der Distanzsignale in der Weichen- und der Haltestelle Obora. d) Linie Prag—Lissa: Vergrössernng des Wächterhauses Nr. 15 Pr. in der Station Chvala-Počernitz. e) Linie Deutschbrod—Lieban: Stockgeleise in der Station Skutsch. f) Linie Prag—Mittelwalde: Putzgrube und Wasserkrahn in der Station Königgrätz.
10. Oesterr.-nngar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Bodenbach: Nebengebäude beim Heizhause Nr. 1 in Wien nnd ein Wächterhaus auf der Schlachthausbahn nach St. Marx, Nebengebäude in der Station Stadlau, provisorische Verladegeleiseanlage für die Thonwaaren- und Ziegelfabrik Dvořak & Fischer bei Libšic, eiserner Uebergangssteg in km 171·227 der Station Adamsthal, Schleppbahn zur Cichoriendarre des Consortiums Heller, Manderlik & Weissberger in Kladrub, Abänderung der Geleiseanlagen im Erdberger Gaswerke, Getreidemagazin der Firma Brüder Gibian am Bahnhofe in Wien, Strassenbrückenwaage der Firma Manderlik & Weissberger in der Station Kralup. b) Linie Wien—Bruck a. d. L.: Zufahrtsstrasse in der Station Trautmannsdorf, Militärverladerampe nebst zugehörigem Sturzgeleise in der Station Simmering. c) Linie Bruck a. d. L. — Budapest: Eisenconstruction für drei Oeffnungen in km 40·712. d) Linie Brünn—Vlarapass: Inundationsbrücke in km 82·815 Verlängerung des Magazinsgeleises nebst einem Erdperron in der Haltestelle Brankowitz, Ergänzung der Geleiseanlagen in den Stationen Ung.-Hradisch-Stadt, Kunowitz, Hradek-Slawičin, Bohuslawitz und Ung.-Brod, Vergrösserung der Geleiseanlagen in der Station Vlarapass. e) Linie Schwechat—Mannersdorf: Wächtersignalhütte in km 0·448. f) Linie Lobositz—Libochowitz: Anbau an das Aufnahmsgebäude in der Station Opolau. g) Linie Halbstadt—Mittelsteine: Viehverladerampe in der Station Braunau. h) Linie Chotzen—Halbstadt: Backofen beim Weichenwächterhaus in der Station Bolehošt, Adaptirungen für Postzwecke im Aufnahmsgebäude der Station Halbstadt.
11. Ostrau-Friedlander Bahn: Wächterhaus Nr. 14/a in km 21·1/2 der Strecke Carlshütte—Friedek, Errichtung der Personenhaltestelle Przno beim Wächterhaus Nr. 21 in der Strecke Baschka—Friedland.
12. Steyrthalbahn. Geleisemodification und Wochenalt'sches Schleppgeleise in Aschach.

13. Südbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien — Triest: Ebenerdiges Gebäude am Frachtenbahnhofe für Georg Karall in Matzleinsdorf, Gitterbrücken über die Zufahrtsstrassen zum Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofe in km 1·84, 2·876, Blechbrücke für beide Geleise über den kalten Gang in km 39·015, Mürzbrücke bei Hafendorf in km 150·814 für das rechtsseitige Geleise, Brücken in km 196·371, 197·208, 197·074, überstellte Verkaufsbude vom Silos-Gebäude zum Magazine C für die Restauration Andre, Weichenthurm am Personenbahnhofe, Central-Weichen- und Signalstellungsanlage in der Station Triest, Feuerversicherungsarbeiten beim Materialmagazine in der Station Wien, Anbau an das Frachtenmagazin in der Station Mödling, Sicherungsanlagen in der Station Bruck a. d. Mur, Sulmbrücke in km 250·3/4, Holzlege in der Station Ponigl, Erweiterung der Postlocalitäten im Aufnahmsgebäude der Station Laibach, Scheibbsgrabenbrücke bei Wartberg in km 134·689, im linken Geleise, 18 m weit, Vergrösserung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station St. Egyden, verstärkte eiserne Fachwerkbrücke im rechtsseitigen Geleise der Scheibbsgrabenbrücke in km 134·6/7 mit 17·95 m Lichtweite, Anbau an die Veranda der Station Bruck a. d. Mur zur Unterbringung der Posthandkarren. b) Linie Kufstein—Innsbruck—Ala: Vergrösserung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes und Verlängerung der Holzlege in der Station Hall, Signalhütte in km 74·1/2 auf dem Viaducte nächst der Station Innsbruck, Vergrösserung der Platz-Inspection und der Transit-Personencassa im Aufnahmsgebäude der Station Wörgl. c) Linie Bruck a. d. M.—Leoben: Vergrösserung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes, des Frachtenmagazins und der Verladerampe in der Station Leoben. d) Linie Marburg — Franzensfeste: Adaptirung der Feuerwehrlocale und Bureaueinbauten in der alten Tischlerei der Werkstätte am Kärntnerbahnhofe in Marburg, restliche Bauherstellungen im Aufnahmsgebäude der Station Villach, Veranda beim Aufnahmsgebäude in der Station Spital. e) Linie Steinbrück—Agram: 7 Stück Zwillingsträgerbrücken. f) Linie Nabresina—Cormons: Nebengebäude in der Station Rubbia-Sovagna.
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. a) Linie Josefstadt—Liebau: Zweiter Wasserbehälter in der Station Roth-Kosteletz. b) Linie Pardubitz—Josefstadt—Reichenberg: Eisenconstruction in km 25·6 mit 15·48 m Stützweite, Brückenwaage sammt Häuschen für Franz Wessely in der Station Turnau.
15. Zittau-Reichenberger Bahn. Güterschuppen mit Verladerampe und Stutzgeleise in der Station Machendorf.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Telephonanlage in der Station Oswięcim.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat mit der königl. preussischen Eisenbahn-Direction in Breslau vereinbart, dass zur rascheren und leichteren Abwicklung des gemeinsamen Expeditsdienstes in der Station Oswięcim die bestehende Telephonanlage durch Herstellung telephonischer Verbindungen zwischen der königl. preussischen Güterabfertigungsstelle und der Kanzlei des Expeditsleiters der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und dem Telegraphen-Bureau auf dem ehemaligen Bahnhofe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits ergänzt werde. Die Ausführung dieser beiden neuen Telephonleitungen, welche weder unter sich, noch mit einer der bestehenden Telephonlinien in directer Verbindung stehen, hat die k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Galizien besorgt. [G.-I.-Z. 16.670.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Revision der Götz'schen Wechselschlösser.) Anlässlich eines vorgekommenen Falles, bei welchem die etwas schlotterige Beilagshülse (Rohrstück) des Sperrbolzens eines Götz'schen Wechselschlosses sich soweit herabsenkte, dass dieselbe beim Zurückziehen des Sperrbolzens am Schienensteg ein Hinderniss bildete, welches den Spitzschienen-Anschluss nur mangelhaft herstellen liess und zu einer Entgleisung führte, hat die Verwaltung obiger Eisenbahnen eine Revision sämmtlicher Götz'scher Schlösser angeordnet. Bei derselben war vornehmlich darauf zu sehen, dass das gänzliche Zurückziehen des Sperrbolzens bis zur Anlage seines Kopfes an den Schienensteg anstandslos und ohne besondere Vorsicht vollzogen werden kann. [G.-I.-Z. 18.347.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 14. October, Z. 60.230, der Ungarischen Elektricitäts-Actiengesellschaft in Budapest im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Bereiche der Stadt Fiume zu erbauende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres ertheilt. Die projectirte Linie wird, vom Scogliettoplatze ausgehend, über die Fiumaragasse, den Scarpanplatz, die Andrássystrasse, die Via Adamich, den Elisabethplatz, die Via Alessandria, den Deákcorso, die Via del Pino und weiterhin über die Voloscaer Hauptstrasse bis zur Westgrenze der städtischen Gemarkung führen (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 54).

— (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Dauer der den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachten Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 29. September, Z. 59.070/III, die seinerzeit mit Erlass vom 14. September 1893, Z. 63.507, dem Civilingenieur Franz Hübner — und zwar unter gleichzeitiger Verlängerung der Dauer der bereits früher ertheilten Vorconcession für eine von der Station Keleti pályaudvár (Ostbahnhof) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, eventuell einem sonst geeigneten Punkte nächst der Kerepeser und Csömörer Hauptstrasse abzweigende, über Puszta Szent Mihály, Csömör und die Gemarkung der Gemeinde Fóth bis Veresegybáza führende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 117 ex 1892 — für die Fortsetzung der oben angeführten Linie bis Kis-Szent Miklós und von dort aus bis zu den staatlichen Weinreben-Pflanzschulen im Bereiche der Gemarkung der Gemeinde Kis-Szent Miklós (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1893, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 5. October, Z. 71.346, die seinerzeit mit Erlass vom 18. October 1893, Z. 73.678, dem Einwohner von Eszterháza Dr. Josef Drexler ertheilte Vorconcession für eine von der Station Eszterháza-Fertö-Szent Miklós der Eisenbahn Györ (Raab)-Sopron (Oedenburg)-Ebenfurth abzweigende, über Sárród, Pomogy, Valla und die Gemarkung der Gemeinde Szent András im Bereiche des Comitates Moson (Wieselburg) bis Boldogaszony führende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1893), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Localbahn Esztergom (Gran)—Almás-Füzitö. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 112 verlautbart den Nachtrag zur Concessions-Urkunde der Localbahn Esztergom—Almás-Füzitö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 und 149 ex 1890), welchem zufolge der Gesellschaft die Bewilligung ertheilt wird, ihr mit 2,350.700 fl. bemessenes Actiencapital, in Berücksichtigung der beim Baue ihrer zu den Tokoder Kohlenbergbau-Revieren der Nordungarischen Kohlenbergbau-Actiengesellschaft hergestellten Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10 und 40 ex 1892) erzielten Ersparnisse, um 55.700 fl., daher auf nur 2,295.000 fl., zu reduciren.

Eisenbahn Budapest-Angyalföld (V. Bezirk)-Dorogh-Esztergom. (Tunnelbau.) Bei dem Bau der Budapest-Graner Eisenbahn wurde am 1. October der Tunnel bei Pilis-Csaba durchbrochen. Die Länge dieses Tunnels beträgt 800 m. Mit seiner Herstellung wurde von der Graner Seite am 25., von der Pester Seite am 30. Mai begonnen. Die Sprengung erfolgte immer mittelst Dynamit. Es ist nur noch die Ausweitung des Profils und die Ausmauerung der Tunnelringe zurück, so dass der Tunnel bis zum Frühling vollkommen fertiggestellt sein wird. Wie aus Budapest berichtet wird, soll nach Vollendung des Baues der Linie, selbst noch vor Vollendung des Baues der Eisenbahnbrücke über die Donau zwischen Uj-Pest und Ó-Buda (Neupest und Altofen [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62]), der Betrieb vorläufig von Ó-Buda aus provisorisch aufgenommen werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Poseidon“ von Triest nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2433 Tonnen Gehalt ist am 21. September mit 61 Passagieren und 953 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 15.223 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 50 Colli Zucker, 6 Colli Manufacte, 68 Colli Esswaaren, 4 Colli Spiritus, 3 Colli Schuhwaaren, 1465 Stück Halbstaffeln, 50 Stück Rundhölzer, 1200 Stück halbzöllige Bretter, 1680 Stück Halbstaffeln; nach Bassorah 18 Colli Manufacte, 53 Colli Papier, 10 Colli Glaswaaren; nach Samarang 265 Colli Erdwachs, 40 Colli Mehl; nach Batavia 72 Colli Erdwachs, 78 Colli Mehl; nach Suez 1 Collo Manufacte, 114 Colli Zucker, 4 Colli Spiritus, 30 Colli Esswaaren, 350 Stück Gespärre; nach Gedda 325 Colli Zucker, 75 Colli Zündhölzchen; nach Suakim 1000 Stück Halbstaffeln, 1000 Stück Latten; nach Aden 126 Colli Mehl, 3 Colli Manufacte, 20 Colli Zucker; nach Massaua 45 Colli Bier, 1 Collo Manufacte, 55 Colli Zucker; nach Zanzibar 20 Colli Papier, 200 Colli Glasperlen; nach Chinde 106 Colli Glasperlen; nach Bombay 439 Colli Papier, 33 Colli Knöpfe, 50 Colli Perlen, 132 Colli Manufacte, 9 Colli Garne, 5 Colli Musikinstrumente, 6 Stück Pferde, 67 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo chirurgische Instrumente, 82 Colli Seife, 95 Colli Lampen, 86 Colli Glaswaaren, 3 Colli Schuhwaaren, 4 Colli Mützen, 271 Colli Farben, 9 Colli Spiritus, 53 Colli Metallwaaren, 15 Colli Kurzwaaren, 37 Colli Spielkarten, 8 Colli Hopfen, 79 Colli Früchte; nach Bushire 2 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Manufacte, 200 Colli Zucker; nach Bagdad 14 Colli Manufacte; nach Kurrachee 4 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacte, 20 Colli Hopfen; nach Mangalore 10 Colli Manufacte; nach Colombo 15 Colli Papier, 11 Colli Garne, 6920 Stück Bretter; nach Rangoon 63 Colli Garn, 38 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacte, 3 Colli Hopfen; nach Madras 25 Colli Papier, 6 Colli Metallwaaren, 7 Colli Lampen, 3 Colli Holzwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli chirurgische Instrumente; nach Calcutta 33 Colli Knöpfe, 2 Colli chirurgische Instrumente, 44 Colli Glasperlen, 248 Colli Papier, 250 Colli Manufacte, 250 Colli Baumwollwaaren, 81 Colli Garne, 8 Colli Kurzwaaren, 28 Colli Metallwaaren, 6 Colli Hopfen; nach Penang 32 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacte, 78 Colli Papier, 2 Colli Schuhwaaren, 30 Colli Garne; nach Singapore 71 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Manufacte, 9 Colli Metallwaaren, 297 Colli Esswaaren, 6 Colli Mützen, 88 Colli Wein, 157 Colli Papier, 55 Colli Bier; nach Soerabaya 490 Colli Mehl, 2 Colli Manufacte, 207 Colli Erdwachs, 30 Colli Glasperlen, 2 Colli Schuhwaaren, 20 Colli Papier, 155 Colli Wein; nach Banda 50 Colli Mehl; nach Bankok 5 Colli Baumwollwaaren; nach Hongkong 16 Colli Papier, 190 Colli Stahl, 4 Colli Baumwollwaaren; nach Manila 54 Colli Papier, 1 Collo Schuhwaaren, 250 Colli Bier, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Shanghai 100 Colli Zündhölzchen, 65 Colli Bier, 1 Collo chirurgische Instrumente; nach Yokohama 45 Colli chemische Producte, 1 Collo Tabak. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 748.259 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 20. October herausgegebene CXXXI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 697: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. October 1894, Z. 144.091, betreffend das Verbot des Einbringens von Klauenthieren aus dem königl. preussischen Regierungsbezirke Oppeln nach Böhmen.

Nr. 698: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. October 1894, Z. 144.639, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Esseg und Požega in Croatien und Slavonien nach Böhmen.

Nr. 699: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 11. October 1894, Z. 24.941, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr lebender Klauenthiere aus Croatien-Slavonien nach, bezw. durch Tirol und Vorarlberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Classification für Bier, Eisen, Most und Wein in einigen Verkehrsrelationen.

Vom 1. November 1894 bis auf Widerruf sind für

a) Bier in Fässern,
Most in Fässern,
Obstmost und Obstwein,
Wein in Fässern;

b) Eisen und Stahl, auch verzinkt, der Pos. E—6,
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—7,
Eisen und Stahl, roh, der Pos. E—8,
Eisen und Stahl, alt und gebrochen, der Pos. E—9

des Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen, bosnischen und herzegowinisch. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893

im Verkehre zwischen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen (excl. Iglau Stadt) und Bodenbach (St.E.G.) [excl. im Verkehre mit Altkladno und Kladno] andererseits die in den Tarifen Theil II, Heft 1, und Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 enthaltenen Frachtsätze, und zwar:

ad a) und b) bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Frachtsätze der Classe A (Rubrik für 5000 kg),

ad b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze der Classe B

in Anwendung zu bringen.

Prag, am 22. October 1894. [800]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft I.

Frachtsätze für die Station Oroszka.

Ab 1. November 1894 werden für Sendungen von oberschlesischen Stationen nach Oroszka, Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen, die im obigen Ausnahmetarife vom 1. April 1892 und dessen Nachträgen für den Verkehr nach der Station Csata enthaltenen Frachtsätze bei Einhaltung der dortselbst enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung gelangen.

Budapest, am 19. October 1894. [801]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Aenderung des Tarifes für den nachbarlichen Personenverkehr vom 1. Mai 1893.

Am 1. November 1894 werden die directen Fahrkarten Grulich—Prag Oe.N.W.B. über Wichstadtl-Lichtenau — in der Strecke Chlumetz—Prag für Schnellzüge, sonst für Personenzüge giltig — aufgehoben und an deren Stelle neue combinirte Fahrkarten eingeführt, welche in der Strecke Königgrätz—Prag für Schnellzüge, sonst für Personenzüge Geltung haben.

Die Preise derselben betragen:

I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
fl. 9.91	fl. 6.61	fl. 3.31

Wien, am 18. October 1894. [802]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der mitbetheiligten Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Badische Staatseisenbahnen. (Einführung eines temporären Exporttarifes für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen aus der Schweiz.) Für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, in Wagenladungen von 10.000 kg ab schweizerischen Stationen nach den deutsch-schweizerischen, österreichisch-schweizerischen und französisch-schweizerischen Grenzstationen ist ein vom 24. September bis 31. December 1894 giltiger „temporärer Exporttarif" erschienen, welcher auch für den Verkehr aus der Schweiz nach Basel (Badischer Bahnhof) transit und Waldshut transit anwendbar ist.

Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn, Heft 3. (Einführung eines Nachtrages.) Am 10. October 1894 ist der II. Nachtrag zu dem vorgenannten Tarife zur Einführung gelangt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen des Tarifes und Frachtsätze für Eisenberg i. d. Pfalz und Hettenleidelheim.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. (Abänderung eines Frachtsatzes des Specialtarifes I.) Auf Seite 70 des vorbezeichneten Tarifes ist der Frachtsatz des Specialtarifes I Regensburg-Donaulände transit—Frankfurt-Hafen von 167 auf 165 abzuändern.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. (Einführung von neuen Nachträgen.) Am 1. November tritt der Nachtrag II zu Theil I A (Reglement), der Nachtrag VIII zu Theil I B (Tarifvorschriften) und der Nachtrag X zu Theil II (Tariftabellen) in Kraft.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Aufhebung der Theile II, III und IV des deutsch-russischen Gütertarifes und von zugehörigen Ausnahmetarifen.) Vom 20. December 1894 alten (1. Jänner 1895 neuen) Stils werden die Theile II, III und IV des deutsch-russischen Gütertarifes und die zur Zeit noch bestehenden zugehörigen Ausnahmetarife, mit Ausschluss derjenigen für Getreide u. s. w. (Ausnahmetarif 1 a, Theil I) und für Flachs, Hanf u. s. w. (Ausnahmetarif 2), ferner der vom 20. October alten (1. November neuen) Stils 1888 giltige Anhang I zum deutsch-russischen Gütertarife und ausserdem die Ausnahmetarife für die directe Beförderung von Gütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland aufgehoben. Die genannten Tarife werden durch die Herausgabe neuer directer Tarife und neuer Grenztarife mit Giltigkeit vom obigen Tage ab ersetzt werden.

Niederländisch-Italienischer Verkehr über den Gotthard. (Einführung eines neuen Nachtrages zu den niederländisch-italienischen Ausnahmetarifen vom 5. Mai 1885.) Mit 15. November 1894 gelangt der Nachtrag VI zu den niederländisch-italienischen Ausnahmetarifen vom 5. Mai 1885 zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die Reexpedition von Sendungen metallurgischer Erzeugnisse von 5, bezw. 10 Tonnen Ladungen in Chiasso transit, bezw. Pino transit im Verkehre zwischen Italien und den niederländischen Hafenstationen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1843	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben und Rübenschnitte	Segen-Gottes (oder vice versa)	Obrowitz	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1895	Localtarif	18·3 kr.	13·2 kr.	5·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1844	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rossitzer Kohle und Coaks	Segen-Gottes	Gross-Meseritsch	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für mineralische Kohle vom 1. März 1888	22·2 kr.	19·2 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		
1845	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Křizanowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	26·9 kr.	19·3 kr.	7·6 kr.	Im Kartirungswege		
1846	St.E.G.	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 77 ex 1894, sub Pos. 1278, für **Spiritus** von Kolin (Oe.N.W.B.) nach Wien (Oe.N.W.B.), ferner von Kolin (St.E.G.) nach Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.), resp. vice versa verlautbarten Frachtsätze finden bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, **bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen** Anwendung.												
1847	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Volócz	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	153 kr.		Im Kartirungswege		
1848	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Alteisen	Diversen Stationen	Segen-Gottes	Die Sendungen müssen in Wagenladungen zur Ab-, resp. Aufgabe gelangen. Verwiegung auf der Geleisewaage	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Waaggebühr in Segen-Gottes pro Waggon in Kreuzern: 60	40	20	Im Kartirungswege		
			Eisenschlacke	Segen-Gottes	Diversen Stationen									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1849	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Für Sendungen: Marchegg: a) Nach Stationen von Devény-Ujfalu bis Szob (exclns.), dann nach den Stationen der in dieser Strecke einmündenden Zweigbahnen und den Stationen der westnngar. Localbahn von Pozsony bis Hegyeshalom (exclns.) via Pozsony	1000 t; Anfgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 32·8	kr. 28·3	kr. 4·5	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 einzusenden sind	Die Sendungen müssen mit directe nach den betreffenden ungarischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Anfgabe gelangen
					Marchegg: b) Nach den Stationen von Szob bis Palota (incl.)				32·8	26·8	6·0			
					Marchegg: c) Nach unterhalb Kőbanya gelegenen Stationen				32·8	24·0	8·8			
					Vlarapass: d) Nach Stationen der Waagthallinie nnd der Kaschau-Oderberger Eisenbahn via Vlarapass				43·6	33·6	10·0			
1850					Okřiško (St.E.G.) loco	Für das in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1895 1700 t übersteigende Quantum			22·1	18·1	4·0			Die Sendungen müssen vom Bahnhofe in Okřiško per Achse abgeführt werden
1851	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes	Leonhard-Drachenloch (Gartenau)	Anfgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Endo December 1895	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	kr. 69	kr. 67	kr. 2	Im Kartirungswege		
					Salzburg				60	58	2			
1852					Scheibmühl	Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der für Coaks giltigen Tarifbestimmungen			46	43	3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1853	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen der Pos. E—8	Assling	Pontafel	Gegen Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife	37	21	16	Im Kartirungswege		
			Eisen der Pos. E-6, 7 und 8			In jedem Gewichte			50	30	20			
						Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen			46	25	21			
		K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Pos. E—8 der Güterclassification des Tariftheiles I		Wartberg-Mürzthal oder vice versa	Aufgabe als Frachtgut. Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Beförderung in von der Partei beigestellten Güterwagen / der Eisenbahn gehörigen Wagen			Verschieden	49	Verschieden			
			Schweissschlacken der Pos. S—36			ohne Rücksicht auf das Eigenthumsverhältnis des letzteren				38·4				
			Walzensinter der Pos. S—19			Das Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen				39				
			Eisen, alt und gebrochen, sowie Eisenabfälle aus Pos. E—9	Triest-St. Andrea	Assling	Gegen Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen			36	34	2			
				Triest-Freihafen k.k.St.B.					36	34	2			
				Steyr					58	51	7			
				Wien K.E.B.					71	61	10			
				Wien K.F.J.B.					72	63	9			
				Nussdorf					72	63	9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1854	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinsalz	Krakau transito (für Sendungen von Wieliczka und Bochnia)	Jedlesee transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und in Mengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	124·4 kr.	101·8 kr.	22·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollte während der Giltigkeitsdauer des nebenbezeichneten Zugeständnisses nach Wien Nordbahnhof der directe tarifmässige Frachtsatz, bezw. der Gebührenantheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt
					Wien Nordbahnhof			Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	—	—	21·2 kr.			
1855	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinsalz	Krakau transito (für Sendungen von Wieliczka und Bochnia)	Olmütz transito (für Pardubitz und darüber hinaus gelegene Stationen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Oesterr. Nordwestbahn)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ad a) Localtarif vom 1. Jänner 1893; ad b) und c) Tarif für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894	a) 130 kr. b) — c) —	a) 67·8 kr. b) — c) —	a) 62·2 kr. b) 25·2 kr. c) 13·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Original-Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche Documente nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Giltigkeitsdauer des nebenbezeichneten Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze ad b) und c), bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so werden auch die zugestandenen Frachtnachlässe um je die gleiche Differenz reducirt
					Olmütz transito (für Stationen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis incl. Morawan)				a) 130 kr. b) — c) —	a) 74·6 kr. b) — c) —	a) 55·4 kr. b) 18·4 kr. c) 5·4 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1856	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Getreide, dann Mehl- und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Bantsch	Olmütz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	42·8 kr.	39·8 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		
			Getreide	Bantsch	Prosenitz		Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895		47·8 kr.	42·8 kr.	5·0 kr.			
				bezw. vice versa										
1857	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Raffinadezucker	Dux	Aussig loco	Aufgabe von a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. November 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	in Hellern a) 33 b) 33	 27 21	 6 12	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses consignirt einzubringen	
1858	Oe.N.W.B.	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Liebau transito und Mittelwalde transito	Tannwald trans.	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 72 vom 26. Juni 1894, unter Post 1223, für Tannwald loco verlautbarte Frachtbegünstigung findet für dieselbe Zeitdauer und unter Aufrechthaltung aller sonstigen dort verlautbarten Bedingungen auch Anwendung auf Sendungen, welche in Tannwald S.N.D.V.B. ohne Umladung und Aufenthalt nach Stationen der Reichenberg—Gablonz—Tannwalder Eisenbahn weiter befördert werden.								
1859	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Steine, bearbeitete, einfach glatt behauene, unverpackt und zwar: Steinfliessen, Barren, Rinnsteine, Rinnen, Fenster- und Thürstöcke, Stiegenstufen, Röhren, Krippen, Tröge und Brunnensteine b) Steine aller Art (mit Ausnahme der sub a) genannten) in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener, ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten, ferner Pflastersteine, Saum- und Bordsteine, auch Mühlsteine	Görz Monfalcone Nabresina Sagrado	Carlsbad	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief b) Bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Das Abladen obliegt der Bahnanstalt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. Görz: a) 186·6 b) 150·8 Monfalcone: a) 184·6 b) 150·8 Nabresina: a) 184·6 b) 150·8 Sagrado: a) 184·6 b) 150·8	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Heller) a)	b)	c)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1860		Südbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-6, 7, 8 und 9, Blei der Pos. B-20, Bleiwaaren der Pos. B-26 des Tarifes Theil 1, ferner Bleiglätte, Bleizinnober, Bleisafran, Minium, Mennige, Bleiweiss	Hetzendorf	Barcs	Die Sendungen müssen nachweislich nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien zum Export gelangen. Sendungen, welche via Barce per Bahn verfrachtet werden, müssen mit directen nach serbischen, rumänischen oder bulgarischen Bahnstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Ueber Sendungen, welche nicht laut Tarif für den Umschlagverkehr via Barcs, sondern im gebrochenen Verkehr mit anderen Schiffen als jenen der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft ab Barcs nach den oben bezeichneten Ländern weiter befördert werden, müssen die Aufnahmsscheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe von der Aufgabsstation bis Barcs, dann die Schiffsdocumente ab Barcs und die Zolldocumente über den erfolgten Export nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien beigebracht werden. a) In Einzelsendungen, b) für Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-7, sowie für Blei etc. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen, c) für Eisen und Stahl der Pos. 6, 8 und 9, bei Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen. Eisen und Stahl der Pos. 8 und 9 ist durch die Partei auf- und abzuladen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Interner Tarif	Variabel	116	108	90	Variabel	Im Kartirungswege, wenn der Transport mit directen Frachtbriefen per Bahn erfolgt, sonst im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe von der Aufgabsstation bis Barcs unter Anschluss der Schiffsdocumente ab Barce und der den bedungenen Export nachweisenden Zolldocumente, welche Documente längstens bis Ende Februar 1896 in Vorlage gebracht werden müssen	*) Kommt nur bei Weiterbeförderung ab Barcs per Wasser in Frage
				Gumpoldskirchen						110	102	84				
				Leobersdorf						106	98	80				
				Neunkirchen						106	96	80				
				Ternitz						108	98	82				
				Mürzzuschlag						116	106	90				
				Wartberg-Mürzthal						110	100	86				
				Bruck a. M.						102	94	80				
				Leoben						106	98	84				
				Peggau						90	82	70				
				Graz						84	76	66				
				Saldenhofen						82	74	62				
				Unter-Drauburg						84	76	66				
				Prevali						88	80	68				
				Klagenfurt						104	98	82				
				Krumpendorf						108	100	84				
				Pörtschach a. S.						108	100	86				
				Villach						112	10[illegible]	92				
				Store						78	70	60				
				Cilli						80	72	62				
				Laibach						106	98	84				
1861			Papier aller Art und Pappendeckel	Gloggnitz		a) In jedem Gewichte.*) b) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg. c) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen *)				218	166	141				
				Gratwein						173	142	116				
				Graz						167	126	113				
				Salloch						206	158	134				
				Laibach						213	158	138				
				Görz						325	254	198				
1862			Zündwaaren, als Zündhölzchen und Zündkerzchen	Graz		In jedem Gewichte				168						
				Leibnitz						144						
				Görz						324 incl. ungar. Steuer						

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1863	Südbahn-Gesellschaft	K. k. St. B.	Eilgüter, gewöhnliche, im Umfange von höchstens $^1/_2$ m³ und einem Maximalgewichte von 50 kg per Collo, excl. Lebensmittel, Südfrüchte, Obst, sowie zollpflichtige und verzehrungssteuerpflichtige Güter	Wien-Südbahn	Steinamanger	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer in nebigen Relationen.** Die an einem Tage für eine Relation aufgelieferten Eilgüter müssen mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten zur Aufgabe gelangen. — Jedes Collo muss mit einem die Aufgabefirma, sowie die Auf- und Abgabsstation in deutlicher Druckschrift weisenden Anklebezettel versehen sein. — Die Beförderung findet nach Thunlichkeit mit bestimmten Zügen statt und wird auch die Auflieferung dieser Güter nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit bis zu einer speciell zu vereinbarenden Stunde zugestanden. — Im Uebrigen bleiben die für Eilgüter bestehenden normalen Bestimmungen aufrecht. †) Sendungen müssen nach Dalmatien bestimmt sein und als solche in den Frachtbriefen bezeichnet werden	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Variabel	320 Heller inclusive Steuer	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine ab Wien, resp. die Original-Frachtbriefe nach Wien als Empfängerin, welche Documente bis längstens Ende Februar 1896 in Vorlage gebracht werden müssen	
					Zala-Szt. Iván					440				
					Kanizsa					480				
					Zákány					480				
					Balaton-Szt. György					620				
					Csakathurn					580				
					Barcs					580				
					Graz					440				
					Marburg					600				
					Cilli					700				
					Laibach					760				
					Divacca					780				
					Agram					770				
					Sissek					800				
					Mattuglie-Abbazia					720				
					Triest S.B. und Fiume					720				
					Görz					720				
					Klagenfurt					740				
					Villach					760				
					Brixen					880				
					Bozen-Gries					940				
					Trento und Roveredo					1000				
				und vice versa										
				Wien-Südbahnhof	Triest S.B. und Fiume †)					548 †)				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1864	Südbahn-Gesellschaft		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3a des Oesterr.-Ungar. Italienischen Güterverkehres	Stationen der Strecke Villach—Mühlbach und Kufstein—St. Michele	Mori transit (mit der Bestimmung via Riva nach Italien)	Sendungen müssen mit directen, nach Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und ab Riva nachweislich nach Italien weiter verfrachtet werden. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3a für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Interner Tarif	Variabel	Die nach Peri entfallenden Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 3a für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen die bedungene Weiterexpedition nach Italien durch die k. k. Finanzbehörde bestätigt sein muss, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1865	Südbahn-Gesellschaft		Olivenholz, rohes	Mori transit (mit der Provenienz aus Italien via Riva)	Wien (Matzleinsdorf)	Sendungen müssen nachweislich von Italien provenieren und in Riva mit directen, nach Wien lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Interner Tarif	Variabel	Francs 24·7 pro Tonne	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und Ausweise der k. k. Finanzbehörde über die bedungene Provenienz aus Italien, welche Documente bis längstens Ende Februar 1896 in Vorlage gebracht werden müssen	
1866	Südbahn-Gesellschaft		Locomotive und Eisenbahnwagen, verladen, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Bauholz und sonstiges Baumateriale, Eisenconstructionen, Ladeutensilien, Schmier- und Putzmateriale	Stationen der Strecken: Wien-Matzleinsdorf—Marburg, Marburg—Franzensfeste und Kufstein—Roveredo	Mori	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Localbahn Mori-Arco-Riva bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Interner Tarif	Variabel	a) Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km b) „ „ „ Frachtgut 0·4 „ „ 100 kg „ 1 km als Stückgut c) „ „ „ „ 0·31 „ „ 100 kg „ 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro vierrädrigen Wagen, wobei das Auf- und Abladen durch die Partei zu besorgen ist. Als Minimalgebühr muss in allen Fällen ein Frachtsatz von 12 h pro 100 kg entrichtet werden	Variabel	Im Kartirungswege		

Feld					
Fortlaufende Nr.	1867				
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft				
Die Publication erfolgt und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten				
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Barca				
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme jeder südlich von Rosenheim und mit Ausnahme jener bayer. Stationen, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 26 bis einschl. 31 des directen Tarifes in die Gruppen 1, 2, 7, 8 und 19 der Einlagerungstabelle eingereiht sind, u. zw. gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken Freilassing—Holzkirchen, Rott—Rosenheim, Kirchseeon—Rosenheim, Sauerlach—Tölz und Holzkirchen—Schliersee, ferner nach Reichenhall—Marquartstein und Aschau, sub b) nach den übrigen Stationen	Stationen des directen Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Getreideverkehr	Stationen der Französischen Ostbahn	der Schweiz und den schweizer.-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz	Vorarlberg und Lindau
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen per Schiff via Drneck nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, wo Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der Tarife für die nebenbezeichneten Verbände direct abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Šamac und Gunja-Brčka stammen				
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. November 1894 bis Ende December 1894				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2 vom 1. November 1894	Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif, Theil III, Tarifheft Nr. 2 vom 1. August 1894	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2 vom 1. October 1894	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2 vom 1. September 1893	Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehr, Heft 2 vom 1. September 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Verschieden				
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Verschieden				
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	a) für Mais (Kukuruz) in Körnern Mk. 0·40 pro 100 kg für die nebenstehenden Artikel exclusive Mais (Kukuruz) in Körnern Mk. 0·20 pro 100 kg b) Mark 0·50 pro 100 kg	Mark 0·40 pro 100 kg	Frcs. 5 pro Tonne = 1000 kg	50 Centimes pro 100 kg	40 h pro 100 kg
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdocumente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen				
Besondere Bemerkungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 21. December 1893, unter fortl. Nr. 2686, verlautbarten Begünstigungen treten mit 31. October 1894 ausser Kraft				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1868	Südbahn-Gesellschaft		Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Bozen-Gries und vice versa	Innsbruck	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein, respective von denselben zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	74 Heller	42 Heller	32 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe über versendete, und Original-Frachtbriefe über anlangende Regiegüter, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen und Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra-, Brücken- und Gerüsthölzer, Eisenconstructionen, Werkzeuge, Ladungsutensilien u. dgl.	Stationen der Strecken Wien (Matzleinsdorf)—Marburg, Marburg—Franzensfeste, Kufstein—Ala und Csakathurn—Budapest S.B. und vice versa	Bozen-Gries				Variabel	Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km und für Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen, 0·31 Heller pro 100 kg und 1 km. Als Minimalfrachtsatz ist in allen Fällen eine Gebühr von 12 Heller pro 100 kg zu entrichten. Rücksichtlich des ungar. Durchlaufes ist zu obigen Sätzen noch die entfallende Transportsteuer hinzuzurechnen	Variabel			
1869	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	Langholz	Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, und zwar der Strecken: Kolin—Znaim, Pardubitz—Deutschbrod und Königgrätz—Mittelwalde; ferner von den Stationen Kolin loco (Oe.N.W.B. und St.E.G.) und Pardubitz loco (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Ab 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893			4 Pfennige für 100 kg von der Schleppbahngebühr, insoweit dieselbe tarifmässig mit 10 Pfennigen pro 100 kg zur Einhebung gelangt	Im Kartirungswege		
				Stationen der Böhmischen Nordbahn exclusive Prag und Vysočan	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz									

Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.
Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.
Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.
Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.
Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.
Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 123. **Wien, 27. October 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Statthalters für Böhmen vom 26. August 1894, Z. III.404, betreffend die Abänderung des § 2 der Instruction für die Aichung von Elbefahrzeugen. *)

Zufolge Ermächtigung des hohen k. k. Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem hohen k. k. Ministerium des Innern vom 14. Juli 1894, Z. 32.898, wird hiemit verordnet, dass der § 2 der Instruction für die Aichung von Elbefahrzeugen vom 15. October 1869, L.-G.-Bl. Nr. 131, in seiner gegenwärtigen mit der Statthalterei-Kundmachung vom 12. August 1884, L.-G.-Bl. Nr. 46, festgestellten Fassung ausser Wirksamkeit zu treten und künftig zu lauten hat, wie folgt:

§ 2.

Die freie, ausserhalb des Wassers stehende Bordhöhe hat bei den auf der Elbe verkehrenden Fahrzeugen von mehr als 15 Tonnen Tragfähigkeit wenigstens 25 cm, bei jedem kleineren Fahrzeuge wenigstens 15 cm zu betragen.

In dem Falle, als ein Fahrzeug bei 25 cm Freibord weniger, dagegen bei 15 cm Freibord mehr als 15 Tonnen trägt, ist es gestattet, die Freibordhöhe mit 15 cm anzunehmen.

Für die sogenannten nackten oder böhmischen Zillen hat die freie Bordhöhe stets wenigstens 25 cm zu betragen, doch ist bei Anwendung von Bordleisten oder Windläden die Höhe der letzteren in die Freibordhöhe einzurechnen und ist in diesem Falle die eigentliche freie Bordhöhe des Fahrzeuges selbst mit mindestens 15 cm gestattet.

Der k. k. Statthalter:
Franz Graf Thun-Hohenstein m. p.

Kundmachung des k. k. Statthalters für Böhmen vom 26. August 1894, Z. III.404, betreffend einige schifffahrts- und strompolizeiliche Vorschriften für die Elbestrecke von Melnik bis zur österr.-deutschen Grenze. **)

Im Nachhange zu der von den Regierungen der Elbeuferstaaten vereinbarten und im Landes-Gesetzblatte Nr. 17 verlautbarten Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe wird für die Elbestrecke von Melnik bis zur österr.-deutschen Grenze in Folge Ermächtigung des hohen k. k. Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem hohen k. k. Ministerium des Innern vom 14. Juli 1894, Z. 32.898, noch Folgendes verordnet:

§ 1.

Bei der Durchfahrt durch Brücken haben Fahrzeuge aller Art, sowie Flösse besondere Sorgfalt und Aufmerksamkeit anzuwenden.

Die Fahrzeuge haben dabei ihre Masten oder Rauchfänge so weit niederzulegen, dass dieselben die Brückenconstruction nicht berühren.

---

*) Enthalten unter Nr. 73 des XXVI. Stückes des Landes-Gesetzblattes für das Königreich Böhmen vom Jahre 1894.
**) Enthalten unter Nr. 74 des XXVI. Stückes des Landes-Gesetzblattes für das Königreich Böhmen vom Jahre 1894.

§ 2.

Die oberhalb von Brücken liegenden Fahrzeuge haben bei Eintritt eines Hochwassers, welches die Höhe von 2 m über dem Normale überschreitet, die Masten niederzulegen.

§ 3.

Bei den bestehenden Elbebrücken in Böhmen sind nachstehende Brückenfelder zur Durchfahrt bestimmt:

a) Bei der Strassenbrücke in Melnik das Feld zwischen dem 1. und 2. Mittelpfeiler vom rechten Ufer für beide Fahrrichtungen flussauf- und abwärts,

b) bei der ärarischen Strassenbrücke in Leitmeritz das erste Feld vom rechten Ufer gerechnet,

c) bei der Nordwestbahnbrücke in Aussig die erste Brückenöffnung am linken Ufer für die Berg- und Thalfahrt,

d) bei der Nordbahnbrücke zwischen Bodenbach und Tetschen in der Mitte der beiden Flusspfeiler,

e) bei der Actien-Kettenbrücke in Tetschen in der Mitte des einzigen Feldes,

f) bei der Nordwestbahnbrücke zwischen Laube und Mittelgrund das rechtsseitige Feld am rechten Ufer für die Thalfahrt und das linksseitige Feld für die Bergfahrt.

Bei diesen Elbebrücken wird für die Dauer der offenen Schiffahrt von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang die Mitte des jeweiligen Durchfahrtsfeldes mit einem rothen, vom Flusse aus leicht sichtbaren Laternenlichte beleuchtet sein.

§ 4.

Die freie Fahrstrasse zwischen den an beiden Ufern der Elbe bei Niedergrund aufgestapelten Holzflössen hat 50 m zu betragen und ist derart einzuhalten, dass in der geraden Flussstrecke bei Wasserständen ober dem Nullpunkte des Tetschner Pegels an je einer Uferseite blos 3 Flösse der gestatteten Breite von 10 m, bei Wasserständen unter dem Nullpunkte des besagten Pegels blos 2 solche Flösse angelandet werden dürfen; in gekrümmten Flussstrecken hat die Anlandung der Holzflösse derart zu geschehen, dass die Gesammtzahl der Flösse nach der Breite des Flusses nicht mehr als 6, bezw. bei Wasserständen unter dem Normale blos 4 beträgt, und dass an einzelnen Flussstellen, wo die Fahrstrassenbreite von 50 m dennoch nicht eingehalten werden könnte, eine noch weitere Einschränkung der vorangeführten Bestimmung dem Ermessen der k. k. Stromaufsichts-Organe vorbehalten wird.

§ 5.

Dampfschiffe haben beim Vorüberfahren an Flössen, welche an den behördlich genehmigten Landeplätzen liegen und ihre Lage durch Aufziehen einer genügend sichtbaren rothen Flagge kenntlich machen, zur möglichsten Vermeidung jedes gefährdenden Wellenschlages sich in geeigneter Entfernung zu halten und nicht mit grösserer Kraft zu fahren, als zur Fortbewegung und sicheren Steuerung erforderlich ist.

§ 6.

Die Statthalterei-Kundmachungen vom 2. December 1885, Z. 46.907, betreffend die freie Bordhöhe bei Schiffen und die Belastung der Flösse, vom 2. December 1885, Z. 46.907, betreffend die einzuhaltende Entfernung von 400 m beim Treiben der Flösse, vom 8. Februar 1891, Z. 751, betreffend das Vorbeifahren der Dampfer an Flössen, die Bemannung und Bezeichnung der Flösse, und vom 8. Februar 1891, Z. 751, betreffend das Anlanden der Flösse in Niedergrund sind durch die Bestimmungen der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe vom 3. März 1894, L.-G.-Bl. Nr. 17, und der gegenwärtigen Kundmachung ausser Kraft gesetzt worden.

§ 7.

Uebertretungen dieser Verordnung werden nach den Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, bestraft.

Der k. k. Statthalter:

Franz Graf Thun-Hohenstein m. p.

Aus den Entscheidungen des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien.

Frachterstattungs-Ansprüche, welche vor dem 1. Jänner 1893, also zur Zeit der Geltung des Betriebs-Reglements vom 10. Juni 1874, entstanden sind, unterliegen der einjährigen Verjährungsfrist des § 61, Abs. 4, des Betriebs-Reglements vom 10. December 1892.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 21. August 1894.)

Nach den Angaben des Klägers, welche von der geklagten Bahngesellschaft als richtig zugegeben werden, wurde in der Station Pelsöcz am 28. Juli 1891 ein Waggon Roheisen an die Adresse Th. Schr. in Wien aufgegeben und für diese Sendung Seitens der Geklagten unberechtigter Weise eine Mehrgebühr von 1 fl. am 3. August 1891 eingehoben.

Die geklagte Gesellschaft verweigerte die Rückstellung des eingeklagten Betrages, weil der Anspruch des Klägers, welcher Cedent des Schr. ist, nach § 61 des Betriebs-Reglements vom 10. December 1892 verjährt ist.

Die geklagte Gesellschaft berief sich darauf, dass das neue Betriebs-Reglement am 1. Jänner 1893 in Wirksamkeit trat, und dass nach § 61 Ansprüche, welche sich auf unrichtige Festsetzung der Frachtgebühren beziehen, nur innerhalb eines Jahres geltend gemacht werden können, weshalb der Anspruch des Klägers mit Ablauf des Jahres 1893 verjährt sei. Der Kläger aber verwies darauf, dass sein Anspruch aus dem Jahre 1891 herrühre, also aus einer Zeit, wo das Betriebs-Reglement vom 10. December 1892 noch nicht giltig war, dass in Folge dessen sein Anspruch gemäss § 1487 a. b. G.-B. erst nach Ablauf von drei Jahren, d. i. erst am 3. August 1894, verjährt sein könnte, und da die Klage bereits am 8. Juli 1894 eingebracht sei, so sei sein Anspruch noch unverjährt.

Diese Ansicht begründete der Kläger insbesondere damit, dass gemäss § 5 a. b. G.-B. Gesetze nicht rückwirken, weshalb die Bestimmungen des Betriebs-Reglements vom 10. December 1892 auf sein im Jahre 1891 erworbenes Recht, den Mehrbetrag von 1 fl. zurückzufordern, keinen Einfluss üben könne. Dem gegenüber muss aber auf den Wortlaut des Abs. 4 des § 61 des Betriebs-Reglements vom 10. December 1892 verwiesen werden, wonach die darin festgestellte Verjährung nicht blos auf jene Rechte, welche seit Beginn dieses Gesetzes erworben wurden, eingeschränkt, vielmehr festgestellt wird, dass alle Rechte, welche aus der unrichtigen Anwendung des Tarifes oder aus Rechnungsfehlern entstehen, binnen Jahresfrist, vom Tage der geleisteten Zahlung, geltend gemacht werden müssen.

Demgemäss muss auch angenommen werden, dass alle derartigen Ansprüche, welche zur Zeit der Geltung des Betriebs-Reglements vom 10. December 1892 bestehen, ohne Rücksicht darauf, wann sie entstanden sind, in der dort bestimmten Frist verjähren. Und wenn auch der Absatz VI des Kundmachungs-Patentes vom 1. Juni 1811 nur als Uebergangsbestimmung für das a. b. G.-B. giltig ist, so ist doch diese Bestimmung für den vorliegenden Fall insoferne von Wichtigkeit, als in dieser Bestimmung eine allgemeine Rechtsanschauung ausgedrückt ist, welche besagt:

1. dass in dem Falle, als das neue Gesetz eine kürzere Verjährungsfrist festsetzt, es dem Verpflichteten freisteht, die Verjährung auch nach dem neuen Gesetze geltend zu machen, wenn nur der Beginn der Verjährung vom Zeitpunkte der Giltigkeit des neuen Gesetzes berechnet wird, und
2. dass diese Bestimmung mit der Begründung getroffen wird, Gesetze sollen nicht zurückwirken.

Es ist daher ganz im Geiste unserer Gesetzgebung gelegen, auszusprechen, dass die Verjährung im vorliegenden Falle nach dem Betriebs-Reglement vom 10. December 1892 zulässig sei, wenn nur der Beginn der Verjährung vom Zeitpunkte der Giltigkeit dieses Betriebs-Reglements ohne Berücksichtigung der bereits nach dem alten Gesetze angefangenen Verjährungsfrist neu begonnen wurde, darum ist es nicht begründet, wenn der Kläger sich darauf beruft, dass die Anwendung des § 61 des derzeit giltigen Betriebs-Reglements gemäss § 5 des a. b. G.-B. auf sein im Jahre 1891 erworbenes Recht unzulässig sei.

In der Anwendung des Betriebs-Reglements vom 10. December 1892 auf den vorliegenden Fall ist ein Zurückwirken auf die früher erworbenen Rechte des Klägers nicht gelegen. Dieses Zurückwirken würde nur dann stattfinden, wenn die geklagte Gesellschaft die bereits vor Giltigkeit des erwähnten Betriebs-Reglements begonnene Verjährungszeit in die nach dem Betriebs-Reglement vom 10. December 1892 festgesetzte neue Verjährungszeit einrechnen würde. Da aber dies nicht der Fall ist, vielmehr die geklagte Gesellschaft die Verjährungszeit vom Beginne der Giltigkeit des neuen Betriebs-Reglements zu rechnen anfängt, so ist die Anwendung der im neuen Betriebs-Reglement bestimmten Verjährungsfrist nach dem im Abs. 6 des Einführungsgesetzes zum a. b. G.-B. ausgesprochenen Grundsatze gerechtfertigt. Die Ansicht, dass der Kläger nach dem alten Gesetze das Recht gehabt hat, die Mehrgebühr durch drei Jahre zu verlangen, und dass daran gemäss § 5 a. b. G.-B. durch das neue Gesetz nichts geändert werden kann, ist ebenfalls unrichtig. Hier handelt es sich nämlich um eine Verjährungsfrist und nicht um eine Präclusivfrist. Wenn eine Präclusivfrist für die Geltendmachung des Rechtes nach dem alten Betriebs-Reglement festgestellt wäre, so hätte allerdings der Kläger das Recht erworben, innerhalb der im Voraus festgestellten Frist von drei Jahren und nur innerhalb dieser Frist die Mehrgebühr zurückzufordern, nun ist aber eine Präclusivfrist im alten Betriebs-Reglement nicht festgestellt und es hatte daher der Kläger nicht das Recht, blos durch drei Jahre die Mehrgebuhr zurückzuverlangen, sondern durch eine unbestimmte, unbegrenzte Zeit, jedoch musste er vermeiden, die Verjährung seines Rechtes eintreten zu lassen. Wann aber die Verjährung eintritt, bestimmen die jeweilig bestehenden Gesetze.

Da nach dem bestehenden Betriebs-Reglement vom 10. December 1892 die Verjährung nach einem Jahre von der geleisteten Zahlung, bezw. in dem vorliegenden Falle vom Beginne der Giltigkeit des neuen Betriebs-Reglements erfolgt, so erscheint allerdings das Klagerecht des Klägers auf Rückstellung der am 3. August 1891 gezahlten Mehrgebühr mit Ablauf des Jahres 1893 verjährt, ohne Rücksicht darauf, dass nach dem früheren Gesetze die Verjährung erst mit Ablauf des 3. August 1894 erfolgt wäre. Deshalb wurde das Klagebegehren abgewiesen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Ueberspannung der Station Brüx mit einer Lichtleitung.) Für Zwecke der k. k. Bergdirection in Brüx erfolgt behufs Einführung der elektrischen Beleuchtung im Directionsgebäude die Ueberspannung der Station Brüx mit einer Lichtleitung. Die Zuleitung der Elektricität geht vom Julius-Schachte Nr. 2 in Brüx aus. [3. October, Z. 53.288.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Bauconsens für das zweite Geleise in der Strecke Chodau—Neusattl.) Auf Grund des Ergebnisses der am 28. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für das zweite Geleise in der Strecke von der Station Chodau bis zum Ende der Station Neusattl der Bauconsens ertheilt. [2. October, Z. 45.598.]

Böhmische Nordbahn. (Strecke Bensen—Leipa: Herstellung von Drahtvergitterungen bei Bahnschranken.) Aus Sicherheitsrücksichten wurden bei dem Strassenschranken in km 12·096 der Linie Bodenbach—Tannenberg und beim Wegschranken in km 0·811 der Strecke Bensen—Leipa Drahtvergitterungen angebracht. [3. October, Z. 53.147.]

— (Linie Röhrsdorf—Zwickau: Trottoir auf der Bahnhofzufahrtsstrasse in Zwickau.) In der Station Zwickau wird auf der Bahnhofzufahrtsstrasse ein Trottoir hergestellt. [3. October, Z. 53.146.]

Böhmische Westbahn. (Linie Chrast—Radnitz: Herstellung einer Schleppbahn.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 7. September durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Herstellung einer von der Station Radnitz abzweigenden, zum Ringofen des Josef Kozák führenden Schleppbahn genehmigt. [7. October, Z. 54.128.]

Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben. (Umwandlung von Handschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung betreffs Umgestaltung des Schrankens in km 2·777 der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben in einen Zugschranken auf den 26. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut. [19. October, G.-I.-Z. 18.515.]

Kolomeaer Localbahnen. (Entwässerungsanlage in km 1·4: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungs-

verhandlung anlässlich der projectirten Herstellung einer Entwässerungsanlage in km 1·4 der Kolomeaer Localbahnen auf den 29. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Kolomea Severin Baukowski betraut.
[19. October, G.-I.-Z. 19.429.]

Industriegeleise von Stuben zu dem Mugrauer Werke und zum fürstl. Schwarzenberg'schen Holzplatze bei Stögenwald. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung des Projectes eines schmalspurigen Industriegeleises vom Hauptwerke in Stuben zum Mugrauer Werke und zum fürstl. Schwarzenberg'schen Holzplatze bei Stögenwald unter der Leitung der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Krumau auf den 30. October anberaumt.
[20. October, H.-M.-Z. 56.420.]

Projectirte Localbahnen Melnik-Mšeno und Mšeno-Unter-Četno. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision und Stationscommission über das von Victor Vávra und Dr. Gustav Pöschl, Stadrath in Melnik, vorgelegte generelle Project für eine normalspurige Localbahn von Melnik nach Mšeno sammt einem Flügel von Lhotka nach Střednic und eine Verbindungslinie zum Elbeumschlagsplatze in Melnik, ferner die anschliessend an diese Amtshandlung vorzunehmende Trassenrevision und Stationscommission über das von dem Consortium für den Bau der Localbahn Mšeno—Unter-Četno vorgelegte generelle Project für eine normalspurige Localbahn von Mšeno nach Unter-Četno auf den 29. October und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [20. October, H.-M.-Z. 56.819.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Elektrische Localbahn Gmunden. (Betriebseröffnung.) Am 13. August wurde die schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gmunden der Salzkammergutbahn in die Stadt Gmunden mit den Stationen Gmunden (Staatsbahnhof) und Stadtplatz Gmunden und den dazwischen gelegenen Haltestellen Zum grünen Wald, Kraftstation, Rosenkranz, Stadtpark (Ausweiche), Parkstrasse, Hotel Bellevue und Postgebäude dem öffentlichen Verkehre übergeben. Den Betrieb auf dieser nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Localbahn führt die Firma Stern & Hafferl in Wien.
[G.-I.-Z. 15.783.]

Localbahn (Dampftramway) Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz. (Betriebseröffnung.) Am 18. August wurde die normalspurige, an dem Vorplatze der Station Mährisch-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Přivoz beginnende und über Mährisch-Ostrau nach Witkowitz (Kirchenplatz) führende Localbahn (Dampftramway), welche auch eine Verbindung mit dem Frachtenbahnhofe der Station Mährisch-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn besitzt, dem öffentlichen Verkehre übergeben. Im Zuge dieser Bahnstrecke wurden die Stationen Ostrau-Přivoz-Personenbahnhof, Ostrau-Přivoz-Frachtenbahnhof, Mährisch-Ostrau-Stadt und Witkowitz, dann die Haltestellen Ellgother Strasse, Gasanstalt, Ausweiche Heinrich-Schacht, Teichgasse, Neugasse, Schleifmühlgasse, Salomon-Schacht, Evangelische Kirche, Unter-Franzensthal, Ausweiche Tiefbauschacht, Ober-Franzensthal und Zabrzeher Strasse zur Eröffnung gebracht. Die Station Ostrau-Přivoz-Personenbahnhof dient für den Personen- und Gepäcksverkehr, die Station Ostrau-Přivoz-Frachtenbahnhof für den Eilgut- und Frachtenverkehr, die Stationen Mährisch-Ostrau-Stadt und Witkowitz für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr, die sämmtlichen Haltestellen hingegen nur für den Personen- und Gepäcksverkehr. Die betriebführende Verwaltung auf dieser Strecke ist die Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien.
[G.-I.-Z. 15.661.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Betriebseröffnung.) Am 2. September wurde die von der Station Deutschbrod in der Strecke Wien—Nimburg der Oesterr. Nordwestbahn abzweigende Localbahn Deutschbrod-Humpoletz, mit den Haltestellen Bad-Peterkau, Linden und den Stationen Heraletz-Pollerskirchen und Humpoletz, dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Haltestelle Bad-Peterkau ist für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, die Haltestestelle Linden für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Wagenladungs-Frachtgutverkehr, die Stationen Heraletz-Pollerskirchen und Humpoletz dagegen für den Gesammtverkehr eingerichtet. Den Betrieb auf dieser Localbahn führt die Oesterr. Nordwestbahn.
[H.-M.-Z. 49.478.]

Gaisbergbahn. (Einstellung des Zugsverkehres.) Mit 14. October ist der gesammte Zugsverkehr auf der Gaisbergbahn für heuer eingestellt worden.

Verkehrsstörung und Behebung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

24. October: In Folge Dammrutschung bei km 84 in der Strecke Drohobycz—Gaje wurde der Güterzugsverkehr auf dieser Strecke eingestellt. Der Personenzugsverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen anlässlich der Cholera-Epidemie.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat das den Verkehr von seuchenfördernden Waaren und Transporten beschränkende Verbot ausser Kraft gesetzt, nachdem die im Marmaroser Comitate aufgetretene Cholera-Epidemie als gänzlich erloschen betrachtet werden kann.

Projectirte Localbahn Baja-Báttaszék. (Ausführungs-Beschluss.) Die Interessenten des Comitates Bács-Bodrog und des diesem am rechten Donauufer gegenüber liegenden Comitates Tolna haben in einer unter Vorsitz der Direction der Bajaer Sparcassa abgehaltenen Conferenz den Beschluss gefasst, den Bau der projectirten Linie Baja—Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53, Vorconcession Post 3) nicht nur materiell sicher zu stellen, sondern selbst sofort zur Ausführung zu bringen, sobald als der Bau der projectirten Eisenbahn- und Strassenfuhrwerksbrücke über die Donau zwischen Baja und dem rechtsseitigen Donauufer nächst Báttaszék, deren Concessionirung, wie aus Budapest berichtet wird, voraussichtlich schon der diesjährigen Session der Legislative vorgelegt werden soll, genehmigt sein wird.

Projectirte Localbahn Baja-Jankovácz-Halas. (Ausführungs-Beschluss.) Die Interessenten der betheiligten Gebietstheile der Comitate Bács-Bodrog und Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun haben den Beschluss gefasst, im Anschlusse an die im Bau begriffene Localbahn Ujvidék-Zombor-Baja den Bau einer von Baja ausgehenden und diese sowohl als die Linie Szabadka (Maria Theresiopel)—Baja über Jankovácz in der Station Halas der Hauptlinie Budapest — Halas — Ujvidék (Neusatz) — Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindenden Localbahn materiell zu fördern. Nach Ausbau der projectirten Linie Baja—Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53, Vorconcession Post 3) wird durch Vermittlung der Donau-Draubahn, d. i. der Linie Zákány—Dombovár—Báttaszék, auf diesem Wege die vorläufig kürzeste Verkehrsroute zwischen den mittelungarischen Betriebsnetzen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen dies- und jenseits der Donau, daher eine Verbindung geschaffen werden, welche von umso grösserer Bedeutung sein wird, als der Bau der Donaubrücke zwischen Baja und Báttaszék als gesichert zu betrachten ist.

Projectirter Bau einer Localbahn von Balla über Pétervásar bis Nádasd. (Ausführungsbeschluss.) Die Salgótayáner- und Rima-Murányer Eisenwerks- und Kohlenbergbau-Actiengesellschaft hat den Beschluss gefasst, eine von der Station Balla der Linie Kis-Ujszállás—Kál-Kápolna—Kis-Terenne der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, im Bereiche des Comitates Heves über Pétervásar und Lelesz bis Nádasd (Comitat Borsod), eventuell bis Ozd zum Anschlusse an die als Sackbahn endigende Flügelbahn Bánréve—Ozd der Linie Fülek—Bánréve—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen führende Localbahn zu erbauen. Die projectirte Linie wird diesfalls von Bánréve aus Anschluss an die Linie Bánréve—Dobsina des Staatsbetriebes, ferner von Nádasd aus an die projectirte Linie Eger (Erlau)—Nádasd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98, Vorconcession Post 1) finden.

Localbahn Ujvidék-Zombor-Baja. (Baubeginn.) Die Concessionäre der Localbahn Ujvidék (Neusatz)-Zombor-Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78, 92 und 97) haben den Bau der Bahn bereits bei Zombor begonnen, und werden die Erdarbeiten noch im Laufe dieses Jahres sowohl von Baja als von Ujvidék aus in Angriff genommen werden.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Umwandlung des gesellschaftlichen Betriebsnetzes für elektrischen Betrieb.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft ist bei der hauptstädtischen Communal-Verwaltung um Abhaltung einer politisch-administrativen Begehung ihrer Linien anlässlich der projectirten Einführung des elektrischen Betriebes im Bereiche des gesammten gesellschaftlichen Betriebsnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43, 63 und 111) eingeschritten und hat das diesbezügliche technische Elaborat bereits vorgelegt. Die hauptstädtische Municipalbehörde hat ferner beschlossen, mit der Direction der Gesellschaft im Interesse der Lösung der finanziellen Fragen, sowie auch zur Erledigung der Frage des Heimfallsrechtes in Verhandlungen zu treten und im Falle eines günstigen Resultates die im gegenseitigen Einvernehmen getroffenen Vereinbarungen der Generalversammlung des hauptstädtischen Municipiums (Gemeinderath) zur Ratificirung vorzulegen. Die Gesellschaft beabsichtigt, wie aus Budapest berichtet wird, unbeschadet des continuirlich aufrecht zu erhaltenden gegenwärtigen Betriebes die mit der Umwandlung des Motors verbundenen Vorbereitungs- und Umgestaltungsarbeiten derart durchzuführen, dass nach deren Fertigstellung der elektrische Betrieb im Bereiche des Gesammtnetzes gleichzeitig aufgenommen werden kann.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Projectirte Erweiterung des gegenwärtigen Betriebsnetzes.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, vorbehaltlich der Genehmigung der Legislative eine Erweiterung des Bahnnetzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen um 334·997 km in Aussicht genommen, und wird als Basis ein Gesammtnetz von 10.745·784 km Länge pro 1895 angenommen, von welchen 4491·591 mit Eilzugsverkehr, 1819·394 mit Personenzugsverkehr, 313·939 mit Tag- und Nachtverkehr gemischter Züge, 1053·909 mit Tagesverkehr gemischter Züge und 3066·951 km Vicinalbahnen, zusammen 10·745·784 km.

— (Aenderung des bisherigen Verrechnungs-Systems.) Der kgl. ung. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, bezüglich des bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen bisher geltenden Verrechnungs-Systems im Einvernehmen mit dem Staatsrechnungshofe die Einfürnng eines neuen Verrechnungs-Schemas angeordnet, durch welches ersteres wesentlich modificirt erscheint. Dieses Schema beruht auf der Ausscheidung der bisher als Einnahmen-Verminderung verbuchten Ausgaben und als Ausgaben-Verminderung verbuchten Einnahmen und Zuweisung der ersteren in die Ausgaben-, der letzteren in die Einnahmen-Rubrik. Solcherweise werden die pro 1894 präliminirten Einnahmen anstatt 77·06 Millionen Gulden nach dem neuen Schema 79,779.080 fl., die pro 1894 präliminirten Ausgaben anstatt 44,230.000 fl. nach dem neuen Schema 46,949.080 fl. betragen, selbstverständlich ohne Aenderung des Nettoüberschusses, der nach beiden Buchungen 3,283 000 fl. ausmacht. Nach dem neuen Schema werden die gleichfalls nach dem neuen Schema umgebuchten thatsächlichen Ergebnisse des Jahres 1893 mit diesen 1894er Ziffern verglichen und die Einnahmen pro 1895 auf 87·8 Millionen Gulden veranschlagt.

— (Aenderung des Stationsnamens Morva-Szent János.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Name der Station Morva-Szent János (nächst Holics) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Marchthalbahn, d. i. der Linie Pozsony (Pressburg) — Dévény - Ujfalu (Theben-Neudorf) — Morva - Szent János—Holics—Szakolcza (Skalitz), in „Szekelyfalu - Bur - Szent György abgeändert wurde.

— (Einführung directer Fahrkarten ab Budapest im Anschlusse an die Schiffe der „Adria“ im Verkehre mit Venedig und Ancona.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 1. November an ein neuer verwohlfeilter Tarif im Personenverkehre zwischen Budapest-Ostbahnhof, Fiume, Venedig und Ancona im Anschluse an die Schiffe der „Adria“ mit Inbegriff der Fahrt am Schiffe und vice versa zur Einführung gelangt. Die combinirten directen Fahrkarten sind ausserdem in den Fahrkarten-Stadtbureaux der kgl. Ung. Staatsbahnen in Wien und Budapest, ferner in den Stationen Arad, Brassó (Kronstadt), Debreczen, Kassa (Kaschau), Koloszvár (Klausenburg), Nagyvárad (Grosswardein), Fünfkirchen, Pozsony (Pressburg), Szabadka (Maria Theresiopel), Szeged und Temesvár erhältlich. Von der Flotte der „Adria“ wird zwischen Fiume und Venedig der Dampfer „Venezia“ und zwischen Fiume und Ancona der Eildampfer „Villám“ verkehren; letzterer ist mit dem grössten Comfort eingerichtet, indem derselbe mit einem Salon, separaten Kabinen für Herren und Damen, 40 Betten I. Classe, Rauchsalon, Badezimmer, elektrischer Beleuchtung und Dampfheizung versehen ist. Fahrtdauer zwischen Fiume—Venedig 14 und zwischen Fiume—Ancona 10 Stunden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monate August.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate August auf deutschen Bahnen (ausschliessl. der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.796·14 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1370 Schnellzüge, 1276 Personenzüge und 160 zur Personen-, sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2806. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 16,278.792 Zug-, bezw. 341,933.369 Achskilometer, gegen 16,265.434 Zug- und 340,743.714 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,850.281 Zug- und 327,667.572 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1081 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den angeführten Bahnen selbst 1725 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1901 im Vormonate und 2011 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 106 und auf eine Million Achskilometer 5, mithin auf eine Million Zugkilometer 21 = 17% weniger als im Monate August des Vorjahres und 11 = 9% mehr als im Vormonat, und auf 1 Million Achskilometer 1 = 17% weniger als im Monate August des Vorjahres und ebenso viele weniger als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 1126 Anschlüsse versäumt (gegen 1456 in demselben Monate des Vorjahres und 1137 im Vormonate). Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 12 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

Italien. (Vorkehrungen im Eisenbahnwesen für die nächste Zukunft.) Wir entnehmen dem „Monitore delle Strade ferrate“: Im Laufe dieses Jahres werden dem öffentlichen Verkehre die überaus wichtige Linie Messina—Cerda und die Linie Eboli—Reggio, schon seit Jahren im Bau begriffen und von grosser Bedeutung für die südlichen Provinzen, übergeben werden. Der Minister für öffentliche Arbeiten, Saracco, ist im Begriffe, im Einvernehmen mit den betriebführenden Verwaltungen die Kosten des Eisenbahnbetriebes möglichst zu reduciren.

Derselbe Minister bereitet einen Gesetzentwurf vor, welchem zufolge es gestattet wird, dass der Staat das System der Bahnherstellungen in eigener Regie möglichst aufgebe und dieselben den betriebführenden Verwaltungen oder Privaten überlasse.

Minister Saracco wird dem Parlament seine Anträge rücksichtlich der Reservefonds vorlegen und zu diesem Ende das Einvernehmen mit den betriebführenden Verwaltungen pflegen.

— (Linie Desengano—Hafen.) Die Handelskammer von Brescia hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten den Antrag unterbreitet, dass die Betriebsgesellschaft für die Schifffahrt auf dem Gardasee behufs Verbindung des Bahnhofes Desengano mit der dortigen Hafenanlände ein vollspuriges Bahngeleise zu bauen veranlasst werde, damit die Wagen der Bahn unmittelbar bis zum Hafen verkehren können. Mit Rücksicht auf die unstreitige Wichtigkeit des Hafens für den Handelsverkehr erscheint der Antrag durchaus zweckgemäss, besonders auch für den Verkehr der Vergnügungsreisenden.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

— (Regierungsseitige Bahnuntersuchung.) In Ausführung einer neuerdings erlassenen Geschäftsanweisung für die kgl. Oberinspectoren der Eisenbahnen hat der Minister verfügt, dass die amtlichen Revisionen der sämmtlichen betriebenen Linien der drei grossen Bahnnetze unter Mitwirkung der einzelnen Baukreisvorstände fortlaufend stattzufinden haben. Wie berichtet wird, haben diese Revisionen mit 1. Juli begonnen. Ebenso ist ein weiterer Oberinspector zuvörderst mit der Feststellung der gegenwärtigen Verhältnisse des gesammten rollenden Materials auf dem Mittelmeernetz besonders beauftragt worden, soweit dieselben sich auf die Gesammtausrüstung, sowie die Instandhaltung und Wiederherstellung der Zugsmaschinen wie Fahrzeuge beziehen; auch soll derselbe eingehend alle zugehörigen Fragen studiren, welche auf bessere Ausnützung

und etwaige Vermehrung gemäss den Erfordernissen des Betriebsdienstes Bezug haben. Es ist anzunehmen, dass derselbe demnächst auch mit der weiteren Feststellung auf den beiden anderen grossen Bahnnetzen betraut werden wird, weil es behufs Erzielung eines gleichmässigen Verfahrens für das ganze Königreich angezeigt erscheint, dass die gesammte bezügliche erste Untersuchung in der oberen Leitung der nämlichen Hand bleibt.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

— (Der italienische Tarif und das internationale Berner Uebereinkommen.) Dieser Tage fand in Turin eine Conferenz von Vertretern der drei grossen Eisenbahn-Verwaltungen und der Regierungsvertreter behufs Berathung der zu treffenden Massnahmen wegen entsprechender Aenderung der Tarife im Sinne des internationalen Berner Uebereinkommens statt. Die Conferenz findet ihre Fortsetzung am 5. November.

— (Localbahn Corleone—S. Carlo.) Die Regierung hatte mit Erlass vom März 1893 der Provinz Palermo und durch diese einer Actiengesellschaft den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Localbahn (0·95 m) auf 80 Jahre concessionirt, welche in einer Länge von 37·7 km als Verlängerung der Linie Palermo—Corleone bis zur Provinzgrenze gedacht und nach Bautype IV über Bisacquino und Chiusa-Sclafani bis S. Carlo zur Ausführung gebracht werden soll. Der endgiltige Bauentwurf ist vom oberen Rathe der öffentlichen Arbeiten genehmigt. Die Kosten sind auf 4,420.000 L., mit Einschluss des rollenden Materials, veranschlagt worden, und muss der Bau in vier Jahren vollendet sein. Der Staat gewährt demnächst auf 70 Jahre einen Zuschuss von 3000 L. per Kilometer. Von der ganzen Länge laufen 4·1 km wagrecht, im Aufstieg 15·6 km und im Abstieg rund 18 km. Die grösste Steigung beträgt 5 pCt. und der Minimal-Curvenradius 100 m. Der Bahnkörper erhält eine Breite von 3·8 m ohne etwaige Seitengräben. Die sieben Tunnels von 60 bis zu 163 m Länge werden rund 316.500 L. kosten; dieselben werden mit Felsmauerwerk ausgekleidet. Die grösste der Kunstbauten, welche sämmtlich in Mauerwerk ausgeführt werden, wird der Viaduct über den Batticanofluss sein, sieben Bogen zu je 12 m mit einer grössten Höhe von 17·3 m und mit 153.200 L. veranschlagt. Die übrigen 21 grösseren Kunstbauten sollen rund 564.200 L. kosten und bestehen in einer Wegunterführung, sieben Ueberführungen und 13 Brücken von 3 bis zu 10 m lichter Weite; die Anzahl der kleineren Kunstbauten beträgt 189 mit 433.800 L. Voranschlag. Der Oberbau erhält wie bei der Linie Palermo-Corleone Vignole-Schienen aus Bessemerstahl von 8 m Länge und zu 20·15 kg Gewicht auf das laufende Meter.

— (Neuer Bahnhof in Genua.) Die Genueser Handelskammer tritt bei den betheiligten Ministerien nachhaltig für den Ersatz des gegenwärtigen durchaus unzureichenden Bahnhofes durch eine Neuanlage desselben ein, zum Besten nicht allein des Personendienstes, sondern auch des Güterverkehres, welche beide sich im östlichen Theile der Stadt in hervorragendem Masse entwickeln. Auch wird die unmittelbare Verbindung mit Hafen und Vorhafen als unabweisbares Bedürfniss hingestellt.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

— (Einnahmen der Eisenbahnen in den ersten 11 Monaten des Betriebsjahres 1893/94.) Das kgl. General-Inspectorat der Eisenbahnen hat einen Prospect der von den italienischen Eisenbahnen in den ersten 11 Monaten des Betriebsjahres 1893/94 erzielten Einnahmen veröffentlicht. Danach betrugen dieselben 225,101.293 L., um 6½ Millionen weniger als in demselben Zeitabschnitte des Vorjahres. Die kilometrische Durchschnitts-Einnahme verminderte sich von 16·555 auf 15·544 L.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 22. October herausgegebene CXXXII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 700: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 18. October 1894, Z. 18.416, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für lebende Klauenthiere aus Croatien und Slavonien nach Schlesien.

Nr. 701: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 19. October 1894, Z. 13.807, betreffend die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus ganz Croatien-Slavonien nach und durch Krain.

Nr. 702: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 11. October 1894, Z. 113.354/I, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von lebenden Klauenthieren aus dem croatischen Comitate Lika-Krbava nach und durch Bosnien und die Herzegowina.

Nr. 703: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 19. October 1894, Z. 79.161, betreffend die Behebung der Beschränkungen bezüglich der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien-Slavonien.

Nr. 704: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. October 1894, Z. 144.958, betreffend die Bestimmung des Controltermines für die Vieheinfuhr bei der Eintrittsstation Kappel.

—(Inhalt des CXXXIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 24. October herausgegebene CXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 705: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 18. October 1894, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach dem Herzogthume Salzburg.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 7.50 Silber. 5 pCt. II. Em. Frcs. 12.50 Gold. 4 pCt. Stücke zu fl. 1000 und zu fl. 200, Coupon fl. 20.—, resp. fl. 4.— Silber.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten. Stücke zu Mark 10.000 Mark 200.—; Stücke zu Mark 400 Mark 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn 5 pCt. Silber-Prioritäts-Obligationen v. J. 1872 fl. 7.50 Silber. 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1887, für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Actien. fl 5.—, Prioritäts-Obligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, fl. 5.40 Silber, 4 pCt. v. J. 1884, steuerfrei, fl. 6.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligatinen. lit. B fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. Mk. 10.— Gold. 4 pCt. Em. 1883, Stücke zu Mark 2000 und zu Mark 400, Coupons Mark 40.—. resp. Mark 8.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, Stücke zu Mark 2000 und zu Mark 400 Coupons Mark 40.—, resp. Mark 8.— Gold.

Verlosungen.

Am 1. October:

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten, I. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Fünfkirchen-Bareser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1895).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe 4½ pCt., (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Am 10. October:

Torontaler Localbahnen. 4½ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Rückzahlungen.

Ab 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn-Actien. 5 pCt. Silber-Prioritäten I. Em., 5 pCt. Gold-Prioritäten II. Em. und 4 pCt. Silber-Prioritäten Em. 1890 (verlost am 1. Mai).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1882 (verlost am 1. August).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1887 (verlost am 1. August).

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Actien I., II., III. und IV. Emission und 4 pCt. steuerpflichtige, sowie steuerfreie Prioritäten (verlost am 1. Mai).

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Gold-Prioritäten und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Wilten für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Vom 1. November 1894 an wird die zwischen der Station Innsbruck und Völs gelegene, bisher nur für den Eilgut- und Frachtendienst eingerichtete Station Wilten auch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden, und nehmen dortselbst alle Personenzüge Aufenthalt.

Wien, am 25 October 1894. [803]

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Tarifheftes 2.

Mit 1. December 1894 gelangt für die directe Güterabfertigung im Verkehre zwischen Stationen der in Galizien gelegenen Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits der Tarif, Theil II, Heft 2, zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 fl. pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 25. October 1894. [804]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern.

In dem mit 1. November 1894 in Kraft tretenden Nachtrage III des ab 1. Februar 1893 in Wirksamkeit stehenden Tarifes, Theil II, für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof) etc. einerseits und galizischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) andererseits sind nachfolgende Druckfehler richtig zu stellen:

Auf Seite 7, 14, 21, 25, 28, 31, 34, 37 und 46 ist statt Korczów zu setzen: Korczów bei Uhnów.
„ „ 12 bei Station Bełz, Sperrige Güter, ist statt 644·6 kr. zu setzen: 646·6 kr.
„ „ 12 bei Station Bobowa, Specialtarif 2, ist statt 82·— kr. zu setzen: 82·5 kr.
„ „ 14 bei Station Jaroslau, Sperrige Güter, ist statt 452·3 kr. zu setzen: 552·3 kr.
„ „ 16 bei Station Sucha, Specialtarif 2, ist statt 61·4 kr. zu setzen: 63·4 kr.
„ „ 38 bei Station Saybusch-Zablocie, Ausnahmetarif VII a, ist statt 115·8 kr. zu setzen: 115·5 kr.
„ „ 40 bei Station Saybusch-Zablocie, Ausnahmetarif IX a, ist statt 43·3 kr. zu setzen: 43·2 kr.
„ „ 43 bei Station Kuczurmare, Ausnahmetarif X, ist statt 101·1 kr. zu setzen: 101·3 kr.

Wien, am 25. October 1894. [805]

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr mit S.C.B und weiter) vom 10. September 1885. (Berichtigung.) Ab 1. November kommen wieder die früheren Stationsnamen „Thun“ und „Scherzligen“ statt Thun Bahnhof und Thun See zur Anwendung.

Bayerisch-Schweizerischer Holz-Ausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B. und weiter) vom 1. April 1884. (Berichtigung.) Ab 1. November kommen wieder die früheren Stationsnamen „Thun“ und „Scherzligen“ statt Thun Bahnhof und Thun See zur Anwendung.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S.C.B. und weiter) vom 1. September 1892. (Berichtigung.) Ab 1. November kommen wieder die früheren Stationsnamen „Thun“ und „Scherzligen“ statt Thun Bahnhof und Thun See zur Anwendung.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 1. December kommt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aufhebung von Frachtsätzen und Tarifkilometern.
II. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 10 für Braun- und Steinkohlen, sowie für Coaks.
III. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Roherze und Schlacken.
IV. Berichtigung des Nebengebührentarifes.
V. Frachtsätze für Salz ab Bad Reichenhall und Traunstein nach einigen bayerischen Stationen.
VI. Frachtsätze in österreichischer Währung für Salzburg und Lindau im Verkehre mit Asch, Franzensbad und Haslau.
VII. Nichtanwendung von Frachtsätzen des Heftes C für den Verkehr zwischen gewissen Stationen.

— (Erneuerung von Frachtermässigungen für Rohmaterialien und Erzeugnisse der bayerischen Spiegelglasfabrikation.) Die bereits veröffentlichten Frachtermässigungen für Rohmaterialien und Erzeugnisse der bayerischen Spiegelglasfabrikation werden auf die Dauer von weiteren sechs Monaten, d. i. ab 1. November 1894 bis Ende April 1895, fortgewährt.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1 (Verkehr mit Bayern), vom 1. Juni 1892. (Einführung eines Ausnahme-Frachtsatzes für „gesalzene Häute“ in Wagenladungen.) Mit Wirksamkeit vom 15. October gelangt für „gesalzene Häute“ in Ladungen von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief zwischen Lindau und Rybnik der Ausnahme-Frachtsatz von 4·73 Mark pro 100 kg zur Einführung.

Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, vom 10. Mai 1893. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 15. October ist der Nachtrag II zur Einführung gelangt, welcher enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung.
II. Ergänzung der Tariftabellen.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Erneuerung des ermässigten Frachtsatzes für Steinsalztransporte von Wilhelmsglück nach Heufeld.) Der im Verordnungs- und Anzeige-Blatte Nr. 51 ex 1886 veröffentlichte Frachtsatz für Steinsalztransporte von Wilhelmsglück nach Heufeld wird bei Auflieferung eines jährlichen Quantums von mindestens 1500 t auf ein weiteres Jahr, und zwar bis einschliesslich 9. October 1895, gewährt; im Uebrigen bleiben die seitherigen Voraussetzungen aufrecht.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1870	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Für Güter aller Art, welche in Triest-Freihafen zur Loco-Auf- oder Abgabe gelangen, excl. Kohle und excl. solcher Güter, welche in Triest-Freihafen nicht manipulirt werden dürfen	Triest-Freihafen	Triest-S. Andrea oder vice versa	Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	6 kr. ö. W.	3·5 kr. ö. W.	2·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen an ein an der Rivabahnstrecke Triest-Freihafen—Triest-S. Andrea oder an der Schleppbahnstrecke Triest-S. Andrea—S. Sabba gelegenes Etablissement adressirt sein oder von einem an diesen Strecken befindlichen Etablissement aufgegeben werden
			b) Für Transporte aller Art, welche auf Grund der im Verkehre mit Triest bestehenden Instradirungs-Vorschriften ausschliesslich via Nabresina instradiren, excl. solcher Güter, welche in Triest S.B. und in Triest-Freihafen nicht manipulirt werden dürfen	Triest-Freihafen (Barcole)	Triest-S. Andrea oder vice versa				6 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.			
1871	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Petroleum in Fässern oder Cisternenwagen	Graz-Südbahnhof trst.	Graz-Westbahnhof oder vice versa	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen von derlei Sendungen in Graz-Westbahnhof hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	6 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	Nur giltig für Sendungen, welche in Graz-Westbahnhof auf Lager bezogen oder vom dortigen Lager expedirt werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1872	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Posit. S—57 und S—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Dignano	Divacca	Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse des Hof-Bau-Comité in Wien u. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	23 kr. Classe C 20 kr. Ausnahmetarif I 29 kr. Classe B	15 kr.	8 kr. bei Classe C 5 kr. „ Ausnahmetarif I 14 kr. „ Classe B	Im Kartirungswege		
				Pola					26 kr. Classe C 23 kr. Ausnahmetarif I 33 kr. Classe B	17 kr.	9 kr. bei Classe C 6 kr. „ Ausnahmetarif I 16 kr. „ Classe B			
1873	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Zuckerrüben	Hlubočep	Radotin	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 11·1	kr. 10	kr. 1·1	Im Kartirungswege		
			a) Rübenschnitte und b) Saturationsschlamm	Radotin	Hlubočep				10·1 9·2	a) 9 b) 9	1·1 0·2			
1874	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz	a) Käferthal (Wohlgelegen); b) Lampertheim (Stationen der hessischen Ludwigsbahn)	Stupno-Břas, Station der Böhmischen Westbahn	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	Vom 1. November 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895			ad a) 1·63 0·01*) ad b) 1·61 0·01*)		Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Ansätze sind Conrodifferenzen, welche von den darüber bezifferten Frachtsätzen bis auf Weiteres im doppelten Betrage abgezogen werden
					Třemoschna, Station der k. k. österr. Staatsbahnen					ad a) 1·49 0·01*) ad b) 1·47 0·01*)				
1875	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Special-Tarifes III des Tarifes vom 1. September 1892 für den Norddentschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Ludwigsglück Station des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau oder nach	den in den Schnitt-Tafeln Ia und IIa im Hefte 1 des Tarifes vom 1. September 1892 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen österreichischen Stationen oder von	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes vom 1. September 1892 für den Norddentschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. November 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894	Heft 1 des Tarifes vom 1. September 1892 für den Norddentschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Schnitt-Tafel	Kilometer	Vom Schnittpunkte bis	Special-Tarif III Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen
Ib	36	Ludwigsglück	15
IIb	76	Ludwigsglück,	26

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1876	Buschtěhrader Eisenbahn		Kalkstein und Kalksteinschotter als Frachtgut	Prag (Smichow) B.E.B.	Kladno*) (Anschluss an die Nučitzer Erzbahn)	1. Anlieferung eines Minimalquantums von 50000 q (à 100 kg). 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. November 1894 bis 31. October 1895	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen	Kreuzer ö. W. Silber 11·9*)	8·3*)	3·6	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche den Rückvergütungsstempel der B.E.B. nicht tragen dürfen und bis spätestens 30. November 1895 vorzulegen sind	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtermässigung
				Jinonitz	Altkladno				11·1	8·0	3·1			
1877	Buschtěhrader Eisenbahn		Dampf-Strassenwalze, von Brüx stammend	Komotau transit	Carlsbad und umgekehrt (für den Rücktransport)	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 30. October 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachtrag I bis V	Classe I	Classe I abzüglich des folgenden Nachlasses	40 Percent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender und Empfänger lautend, vorzulegen bis spätest. 31. Jänner 1895	
1878	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Roheisen	Kassa	Oderberg	Bei Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV unseres Localgütertarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1895	Localtarif	58 kr.	56·5 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		
1879	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Dünger	Triest S.B. loco	Ronchi	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Heller 21	Heller 17	Heller 4	Im Kartirungswege		
					Pieris-Turriaco				21	17	4			
					Villa-Vicentina				25	20	5			
					Cervignano				27	20	7			
1880	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Ziegel	Cervignano	Görz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	28 Heller	20 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

*) In diesen Frachtsätzen ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno bereits enthalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1881	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und b des Sächs.-Westösterr.-Ungar., bezw. des Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	Březnitz	Neundorf i. V. (oder vice versa)	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a und b des Sächs.-Westösterr.-Ungar. Eisenbahnverband-Tarifes Theil II, Heft 1, bezw. des Ausnahmetarifes 6 a und b des Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverband-Tarifes Theil II, Heft 3	Vom 1. November 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächs.-Westösterr.-Ungar. Eisenbahnverband-Tarif Theil II, Heft 1, bezw. Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverband Theil II, Heft 3	Bestehen keine directen Sätze	Pfennige a) A 93 B 1	b) 81 1	Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede, und werden dieselben von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres doppelt in Abzug gebracht
				Königswart-Sangerberg						A 40 B —	37 —			
				Kuttenplan						A 43 B —	39 —			
				Marienbad						A 43 B —	39 —			
				Mies-Kladrau						A 55 B —	49 —			
				Nepomuk						A 74 B 1	64 1			
				Pilsen (k.k.St.B.)						A 64 B 1	56 1			
				Plan-Tachau						A 47 B —	42 —			
				Plzenez						A 65 B 1	57 1			
				Schichowic-Raby						A 79 B 1	69 1			
				Schweissing						A 54 B —	47 —			
				Tuschkau-Kosolup						A 60 B 1	54 1			
				Annathal-Rothau						A 32 B —	29 —			
1882	Oesterr. Nordwestbahn		Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Littitz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Hohenelbe	Frachtzahlung für 10500 kg pro Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	27·5 kr.	15·2 kr.	12·3 kr.	Im Kartirungswege		
1883	Bozen-Meraner Bahn		Baumaterialien, Hôtel-Einrichtungs-Gegenstände, als: Maschinen, Glas-, Porzellan-, Leinen-Waaren, Möbel etc.	Bozen-Gries respective Meran	Meran respective Bozen-Gries	Minimalquantum jährlich 100 Tonnen. Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	30%iger Nachlass		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1896	Sendungen müssen für den Hôtel-Bau in Trafoi oder am Karersee bestimmt und dementsprechend adressirt sein. Ueber die näheren Bedingungen ertheilt die Betriebsleitung in Meran die erforderlichen Auskünfte

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1884	**Südbahn-Gesellschaft**		Gebrauchte Apparate, Maschinen, Maschinentheile und Hilfswerkzeuge, für Brückenbauten bestimmt	Wien (Matzleinsdorf)	Triest-Südbahn-Freihafen	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen mit an den österr. Lloyd oder an eine andere Schiffs-Gesellschaft in Triest lautenden Frachtbriefen behufs Weiterbeförderung nach Dalmatien zur Aufgabe gelangen	Bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	189 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Offert-Ausschreibung.

Wir benöthigen im Jahre 1895 für den österr. Streckentheil die nachfolgend verzeichneten Hölzer, welche wir im Offertwege zu beschaffen beabsichtigen, und zwar:

I. Für Bahnerhaltungszwecke.

circa 32 m³ Balken, Bretter, Latten, Schwarten
„ 1300 Stück Waldlatten mit Rinde für Einfriedungen
„ 2350 Stück Latten für Verdichtungen
„ 55 „ Zugschranken
„ 12 „ Handschranken, Schlagbäume
} aus Tannen- oder Fichtenholz.

„ 76 m³ Brücken-Langträger und Pfosten aus Kiefernholz.
„ 17 m³ Schrankenhölzer, Säulen, Polsterhölzer, Hektometer-Pflöcke aus Lärchenholz.
„ 22 m³ Querträger, Sicherheitshölzer, Mauerbankschwellen aus Eichenholz.
„ 18.000 Stück Dachschindeln.

II. Für Werkstättenzwecke.

„ 412 m³ Bretter aus Fichten- oder Tannenholz.
„ 12 „ Staffelhölzer aus Fichten- oder Tannenholz.
„ 784 „ Kiefernbretter und
„ 188 „ eichene Werkhölzer.

Die oben erwähnten Bahnerhaltungs- und Werkstättenhölzer-Quantitäten können dem Bedarfe gemäss entsprechend auch um 25 pCt. erhöht oder um 25 pCt. vermindert werden.

Die auf die Lieferung dieser Hölzer bezughabenden Offerte sind mit einem 50 kr.-Stempel versehen, gesiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 32.411/3033 G II, 1894“

bis längstens 24. November l. J., Mittags 12 Uhr, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) portofrei einzureichen.

Die Offertstellung hat sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben, welche jedoch zumindest eine und dieselbe Holzgattung umfassen müssen, zu beziehen.

Im Offerte ist der Preis per Cubikmeter und per Stück für jede Holzgattung einzeln, franco einer unserer Stationen, sowie der kürzeste Lieferungstermin anzugeben, und soll dasselbe gleichzeitig die Erklärung enthalten, dass Offerent mit seinem Offerte bis 31. December l. J. im Worte bleibt.

Wenn die Uebernahme ausnahmsweise nicht auf irgend einer Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stattfindet, so ist der Lieferant verpflichtet, die Diäten und Fahrspesen der übernehmenden Organe der Kaschau-Oderberger Bahn zu ersetzen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren. Dieses Vadium ist entweder in Baarem oder in cautionsfähigen Werthpapieren zu hinterlegen.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte oder solche, welche nicht den Offertbedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich das Recht vor, zwischen den Offerenten ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse frei wählen zu können.

Schliesslich bemerken wir noch, dass von den im Verzeichnisse ausgewiesenen Dimensionen gar keine Abweichung gestattet ist.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offertformulare und Dimensions-Verzeichniss für Bahnerhaltungshölzer, sowie für Werkstättenhölzer können bei unserer Material-Anschaffung in Budapest gegen Erlag von 50 kr. bezogen werden.

Budapest, am 18. October 1894.

Die Direction.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 124. **Wien, 30. October 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 8. September 1894*) für die Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz (Stadt).

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Dr. Ottokar Kudrna, Advocat in Netolitz, Ferdinand Riedl, fürstlich Schwarzenberg'scher Herrschafts-Director in Peterhof, und Josef Kulis, Bürger in Netolitz, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von der Station Nakři-Netolitz der Staatsbahnlinie Gmünd—Eger zur Stadt Netolitz gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Nakři-Netolitz der Staatsbahnlinie Gmünd—Eger zur Stadt Netolitz.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine,

*) Enthalten in dem am 26. October 1894 ausgegebenen LXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 203.

sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 2000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritäts-Actien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritäts-Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigung reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessions-Bedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem in § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 12.

Die Concessinäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des von den Concessionären bei der Landesbank des König-

reiches Böhmen aufgenommenen Anlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat das von den Concessionären bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommene Anlehen an Stelle der Concessionäre zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, falls die Einlösung auf Grund des Durchschnitt-Erträgnisses im Sinne des Absatzes 1 erfolgt, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem Darlehensreste der Landesbank des Königreiches Böhmen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 14.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 13, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 13) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 15.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre bis auf Weiteres eine besondere Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 16.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am achten Tage des Monates September, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von der Station Nakři-Netolitz zur Stadt Netolitz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Nakři-Netolitz nach Netolitz-Stadt ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichts-Organes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 13·8 km lange Bahn nimmt ihren Ausgang im Nordwesten der Station Nakři-Netolitz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger, wendet sich in vorwiegend nordwestlicher Richtung um das Ried „na borku“ in das Gemeindegebiet von Dubenetz und führt sodann westwärts entlang der „Mlaker Remise“ zum „Bukovy les“. Im weiteren Zuge berührt die Trasse in zumeist südwestlicher Richtung die Wirthschafts-, bezw. Ortsgebiete vom „Herrenhof“, „Malowitz“ und „Rabin“ und führt an der nördlichen Lehne des Podeřischtbaches in das Stadtgebiet von Netolitz, woselbst im Nordwesten der Stadt die Endstation Netolitz angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes Nakři-Netolitz, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahnunternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

Bei Abschluss der betreffenden Vereinbarungen ist thunlichst das Formulare der k. k. Staatsbahnen für Schleppbahnverträge zu verwenden.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000, mindestens eine Länge von 10 m erhalten.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, welchem das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven noch vor dem Baubeginne zur Genehmigung vorzulegen ist.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 12·5 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Permille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite, sowie auch mit einem der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit entsprechenden Böschungsverhältnisse auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1·6 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Absatz 1, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirten Belastung zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen im Systeme des schwebenden Stosses auszuführen. Die Verwendung von altbrauchbaren Stahlschienen wird unter der Voraussetzung gestattet, dass beim grössten vorkommenden Raddrucke die Inanspruchnahme des Materials per Quadratcentimeter höchstens 1000 kg betrage.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte darf nicht über 90 cm betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 15 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nur dann statthaft, wenn sämmtliche Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel entsprechend zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise und in dem von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführenden Verwaltung bezeichneten Ausmasse, insoweit dasselbe vom k. k. Handelsministerium genehmigt wird, zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen können mit besonderer Genehmigung des k. k. Handelsministeriums auch aus Riegelmauerwerk hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn kann im Allgemeinen unterbleiben, bezw. auf jene Stellen beschränkt werden, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums angeordnet werden sollte.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen oder aus auf einer Untermauerung ruhenden Blockwänden zu errichten.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von circa 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 4·6 km zu betragen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mit Ausschluss der neuen Geleise der Abzweigungsstation Nakři-Netolitz, welche auf Kosten der Concessionäre von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hergestellt werden, mindestens 8 pCt. der Bahnlänge betragen.

Die Ausführung von Central-Weichenstellanlagen kann mit Ausnahme der Anschlussstation Nakři-Netolitz entfallen.

In letztgenannter Station, welche laut Punkt 9, Absatz 4, ein Distanzsignal erhält, ist dieses letztere mit der Central-Weichenstellanlage in dieser Station in Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbau-Anlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn ist ein Distanzsignal auszuführen, dessen Stellung, wie unter Punkt 8 erwähnt, in entsprechende Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auf Grund der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionäre der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen. Nach Genehmigung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verordnungslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmungen.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Die diesbezüglichen Kosten sind jedoch im ersten Anlagecapitale nicht enthalten, und wird über die Bedeckung derselben seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österr.-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österr. Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung seinerzeit etwa zu errichtenden Telegraphen-Leitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und solche Telegraphen-Leitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 22. August 1894.

Der k. k. Handelsminister
Wurmbrand m. p

Erlass des k. k. Handelsministers vom 12. October 1894, Z. 49.622, an sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die rücksichtlich der Länder der ungarischen Krone erlassene neue Vorschrift über die zeitliche Enthebung vom Landsturmdienste.

Der Herr königl. ungar. Minister für Landesvertheidigung hat mir mit Schreiben vom 30. August d. J., Z. 4609/Präs., die seinerseits rücksichtlich der Länder der ungarischen Krone erlassene neue „Vorschrift, betreffend die zeitliche Enthebung vom Landsturmdienste" mit dem Beifügen übermittelt, dass diese Vorschrift sofort in Wirksamkeit tritt, und dass die mit der Circular-Verordnung des genannten Ministeriums vom 29. November 1887, Z. 7992/Präs., getroffenen, den Bahnverwaltungen mit dem h. o. Erlasse vom 26. December 1887, Z. 47.658 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 4 vom 10. Jänner 1888), mitgetheilten Verfügungen, sowie die auf Grund derselben ertheilten sämmtlichen Enthebungen mit Ende dieses Jahres ausser Kraft gesetzt werden.

Aus dieser Vorschrift gebe ich den geehrten Bahnverwaltungen im Nachstehenden jene Bestimmungen auszugsweise bekannt, welche für dieselben von speciellem Interesse sind und für den künftigen Vorgang bei den zeitlichen Enthebungen der in den Ländern der ungarischen Krone landsturmpflichtigen gesellschaftlichen Bediensteten vom activen Landsturmdienste zur Richtschnur zu dienen haben.

Die in den Ländern der ungarischen Krone heimatszuständigen Landsturmpflichtigen, welche bei den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern befindlichen öffentlichen Verkehrsanstalten, und zwar bei den Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen, sowie in den dazu gehörenden Fabriken und Werkstätten dauernd aufgenommen sind und thatsächlich in Verwendung stehen, sind in Hinkunft bei Einhaltung des systemisirten Anmeldungsvorganges von dem activen Landsturmdienste als zeitlich enthoben zu betrachten, jedoch nur insolange, als dieselben in dem angemeldeten Dienstverbande stehen.

Zu dem Ende haben die geehrten Bahnverwaltungen über die bei denselben im Dienste stehenden, in den Ländern der ungarischen Krone zuständigen landsturmpflichtigen Personen ein Namensverzeichniss nach dem beiliegenden Muster I zu verfassen und in einem Exemplare bis Ende November anher vorzulegen, wonach sodann das Verzeichniss bis Ende December an das königl. ungar. Ministerium für Landesvertheidigung weitergeleitet wird.

Die in einem solchen Enthebungs-Verzeichnisse aufgenommenen Landsturmpflichtigen sind jedoch nur dann als enthoben zu betrachten, wenn der Antrag beglaubigt, d. h. von der Direction der betreffenden Verkehrsanstalt bestätigt ist, dass das in das Verzeichniss aufgenommene Personal thatsächlich in dem angemeldeten öffentlichen Dienste in Verwendung steht.

Bei Verfassung des Namensverzeichnisses ist die auf der ersten Seite des Musters I ersichtliche Anleitung zu berücksichtigen und sind insbesondere die bezüglichen Personaldaten in den betreffenden Rubriken genau, womöglich auf Grund amtlicher oder sonst glaubwürdiger Documente, einzutragen. Desgleichen ist der für die Vorlage des Verzeichnisses oben festgesetzte Termin stricte einzuhalten, da verspätet eingelangte Anträge nur ausnahmsweise — wenn die Verspätung begründet ist — berücksichtigt werden können.

Das Concept des mehrerwähnten Verzeichnisses ist behufs Evidenthaltung aller im Laufe des Jahres vorkommenden Veränderungen ständig zur Hand zu halten.

Da die zeitliche Enthebung der in den Ländern der ungarischen Krone heimatszuständigen Landsturmpflichtigen so lange in Geltung bleibt, als dieselben bei den Bahnverwaltungen in Verwendung stehen, sind in dem späteren alljährlichen Enthebungs-Verzeichnisse nur solche Bedienstete aufzunehmen, welche noch nicht enthoben, bezw. in den vorgängigen Verzeichnissen noch nicht aufgenommen waren, oder bei welchen der Titel der Enthebung schon einmal aufgehört hat, dieser aber neuerdings eingetreten ist.

Gleichzeitig mit dem Enthebungs-Verzeichnisse werden die geehrten Bahnverwaltungen in der Folge einen Ausweis nach dem beiliegenden Muster II über jene landsturmpflichtigen Bediensteten anher vorzulegen haben, bei welchen der Enthebungstitel in dem verflossenen Jahre erloschen ist.

Diejenigen Personen, deren zeitliche Enthebung in Folge Vollendung des 42. Lebensjahres erloschen ist, sind in diesen Ausweis nicht aufzunehmen, nachdem die Erfüllung der Landsturmpflicht das Erlöschen der zeitlichen Enthebung naturgemäss nach sich zieht. Dagegen ist bei Officieren und Militär-Beamten — wenngleich selbe (mit Vollendung des 60. Lebensjahres) der Landsturmpflicht Genüge geleistet haben — das Erlöschen der Enthebung unter allen Umständen anzumelden.

Der gleichfalls nur in einem Exemplare auszufertigende Erlöschungsausweis ist auch in dem Falle anher vorzulegen, wenn Seitens der Bahnverwaltungen in dem betreffenden Jahre kein Enthebungsantrag gestellt wird.

Die geehrten Verwaltungen erhalten auch über die Löschung der enthobenen Landsturmpflichtigen keine weitere Verständigung; dieselben haben vielmehr die von ihnen zur Löschung aus dem Enthebungs-Verzeichnisse angemeldeten Personen, sowie auch die in Folge des Aufhörens der Landsturmpflicht zu löschenden und zeitlich enthobenen Individuen, ohne eine weitere Verständigung abzuwarten, unter Vermerk des Erlöschungsgrundes aus der Evidenz der Enthobenen schon dann zu löschen, wenn der Enthebungstitel, bezw. die Landsturmpflicht aufgehört hat; gleichzeitig sind die betreffenden Individuen Seitens der geehrten Verwaltungen von dem Erlöschen der Enthebung, und zwar die dem Landsturme noch weiters angehörenden Personen mit dem Beifügen zu verständigen, dass ihre Landsturmdienstpflicht nunmehr in volle Giltigkeit tritt.

Die geehrten Bahnverwaltungen, welche sich sohin in dem Falle befinden, die zeitliche Enthebung von in den Ländern der ungarischen Krone landsturmpflichtigen Bediensteten zu beantragen, werden sohin eingeladen, die neuen, nach den vorstehenden Weisungen verfassten Verzeichnisse rechtzeitig, d. i. bis Ende November anher in Vorlage zu bringen.

Wien, am 12. October 1894.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

. . . . *(Behörde, Amt u. s. w.)*

Beilage 1
Muster Punkt 12

(Enthebungs-Bewilligung Nr. . . . S. Punkt 20)

Enthebungs-Antrag

über die

bei der obigen Behörde (Amte u. s. w.) im öffentlichen Dienste stehenden landsturmpflichtigen Individuen.

Anleitung.

1. Zuerst sind die Gagisten* aufzunehmen, dann sind die anderen Namen in der Reihenfolge der zuständigen Landsturmbezirke zu schreiben.
2. Die Nummern der zuständigen Landsturmbezirke sind im Ortsnamen-Register für die Länder der ungarischen Krone im alphabetischen Theile neben der betreffenden Gemeinde zu finden.
3. Die Gemeindezuständigkeit ist im Sinne des Gesetzartikels XXII vom Jahre 1886 festzustellen.
4. In der 8. Rubrik ist immer die Waffengattung und Nummer der Truppe, Anstalt u. s. w. anzusetzen und, wo ein Zweifel sein könnte, auch noch, ob der Betreffende bei der gemeinsamen Armee oder bei der Landwehr gedient.
5. Bei Officieren oder Beamten des Ruhestandes oder im Verhältnisse ausser Dienst ist die Rubrik 10 und 11 leer zu belassen; der Ruhestand oder das Verhältniss ausser Dienst ist in der Rubrik 9 zu erwähnen.
6. Das Blankett der Drucksorte (äusserer und Einlagbogen) kann bei der Athenäum-Actiengesellschaft für Literatur und Druckerei angeschafft werden.

* Unter Gagisten sind zum Landsturm eingetheilte Officiere und Beamte, sowie landsturmpflichtige Officiers- und Beamten-Aspiranten, ferner Ingenieure Architekten und Baumeister, schliesslich die Directoren und Leiter von Privat-Unternehmungen zu verstehen.

Laufende Zahl	Name	Geburtsjahr	Zuständigkeits-				Zuletzt activ gedient		Ist aus dem Verbande des gem. Heeres, Kriegsmarine, Landwehr ausgetreten im Wege der		Ist mit Widmungskarte		Steht im öffentlichen Dienste			Begründung der Unentbehrlichkeit	Begutachtung	Enthebungs-Beschluss	Anmerkung
			Gemeinde	Bezirk	Comitat	Landsturmbezirk	Bei welchem Truppenkörper, Anstalt, Behörde u. s. w.	in welcher Charge	Verabschiedung	Superarbitrirung	versehen	nicht versehen	Bei welcher Behörde u. s. w.	in welcher Eigenschaft	Wo?				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
																Entfällt bei den Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Unternehmungen			

. . . . *(Behörde, Commando u. s. w.)*

Beilage 2
Muster Punkt 25

Nr. . . . .

Ausweis

über

jene Landsturmpflichtigen, bei welchen die Enthebungs-Ursache im Jahre 18 . . erloschen ist.

Nr. des Enthebungs-Antrages	Gewesene (eventuell gegenwärtige) Charge	Name	Geburtsjahr	Zuständige Gemeinde, Bezirk, Comitat	Oeffentliche Dienstes-Anstellung			Ursache des Erlöschens der Enthebung	Anmerkung
					Bei welcher Behörde, Anstalt, Unternehmung	In welcher Eigenschaft	Wo? (Wohnort, Station)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Anleitung.

1. In die 1. Rubrik ist die laufende Zahl einzutragen, unter welcher der Betreffende im Enthebungs-Antrag vorkommt.
2. Die Rubrik 2—8 ist gleichlautend mit den Rubriken 2—6 und 14—16 des Enthebungs-Antrages auszufüllen.
3. Das Blankett der Drucksorte (äusserer und Einlagbogen) kann bei der Athenäum-Actiengesellschaft für Literatur und Druckerei angeschafft werden.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Anschaffung einer Verbund-Tenderlocomotive für die Wiener Stadtbahn.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Vorlage gebrachte Type einer fünfachsigen, mit Langer'schem Rauchverzehrungsapparat zu versehende Verbund-Tenderlocomotive, welche für den Betrieb der Wiener Stadtbahn bestimmt ist, mit ausnahmsweiser Nachsicht der Einhaltung der für den Raddruck der voll ausgerüsteten Locomotive in der Handelsministerial-Verordnung vom 1. August 1892, Z. 32.904, festgesetzten Maximalziffer von 14·5 t um 0·5 t genehmigt. [Z. 44.835.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von vier Tender-Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Buschtěhrader Eisenbahn beabsichtigte Anschaffung von vier Tender-Locomotiven, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 22. Jänner 1890, Z. 51.761, genehmigten Typenplänen ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 53.466]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von acht Lastzugs-Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat den vom Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Vorlage gebrachten Typenplänen, nach welchen fünf Lastzugs-Locomotiven mit vierfach gekuppelten Achsen in der gesellschaftlichen Maschinenfabrik gebaut werden sollen, die erbetene Genehmigung ertheilt und weiters gestattet, dass drei Lastzugs-Locomotiven mit dreifach gekuppelten Achsen nach den mit den Handelsministerial-Erlässen vom 1. October 1893, Z. 38.508, bezw. vom 1. April 1893, Z. 11.518, und vom 30. Juli 1889, Z. 28.962, genehmigten Typenplänen ausgeführt werden. [Z. 53.700.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Sicherungsanlage in der Station Teplitz.) In der Station Teplitz besteht nunmehr zur Sicherung des Verkehres ausser den nach System Teirich construirten Distanzsignalen, welche in der Richtung gegen Mariaschein und gegen Settenz aufgestellt sind, noch eine hievon unabhängige Sicherungsanlage. In den genannten Richtungen sind nämlich je ein zweiflügeliger Einfahrts-Semaphor und je zwei einflügelige Ausfahrts-Semaphore aufgestellt worden, welche Signale sammt den in die Sicherungsanlage einbezogenen Weichen von zwei getrennten Stellwerken aus bedient werden. Das eine Stellwerk enthält acht aufschneidbare Weichenstellhebel für zwei Weichenpaare und sechs einzelne Weichen, drei Signalstellhebel für das Einfahrtssignal und die beiden Ausfahrtssignale gegen Mariaschein, fünf Fahrstrassenschieber, einen Hebel zum Verriegeln eines Weichenpaares und einen viertheiligen Blockapparat mit Rank'schem Fahrstrassenverschluss. Das zweite Stellwerk enthält ebenfalls acht aufschneidbare Weichenstellhebel für zwei Weichenpaare und sechs einfache Weichen, dann drei Signalhebel für das Einfahrtssignal und die beiden Ausfahrtssignale gegen Settenz, fünf Fahrstrassenschieber, zwei Hebel zum Verriegeln zweier Weichenpaare und einen viertheiligen Blockapparat mit Rank'schem Fahrstrassenverschluss. Im Betriebsgebäude befindet sich ein achttheiliger Blockapparat in Verbindung mit dem Fahrstrassenverschluss. Die Einfahrtssignale werden in der Stellung auf „Verbot der Fahrt“ in Verschluss gehalten; es hat daher der diensthabende Verkehrsbeamte alle Dispositionen über die Ein-, Aus- und Durchfahrten einzig und allein in seiner Hand. Durch den Rank'schen Fahrstrassenverschluss wird bewirkt, dass der Stellwärter nach Passiren eines Zuges über die zu seinem Stellwerksbereiche gehörigen Weichen wohl die Rückstellung des Einfahrtssignales auf „Verbot der Fahrt“ vornehmen, dagegen die Umstellung der Weichenstellhebel erst dann vornehmen kann, wenn der diensthabende Verkehrsbeamte die verschlossen gehaltenen Weichen wieder freigibt. Die Aufhebung der Fahrsstrassen-Verriegelung kann aber von diesem Beamten erst vorgenommen werden, wenn das zugehörige Einfahrtssignal wieder in seine Normalstellung gebracht und blockirt worden ist. [G.-I.-Z. 15.889.]

Verkehrsstörung und Behebung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

25. October: Der in Folge Dammrutschung am 24. October in der Strecke Drohobycz—Gaje eingestellte Güterzugsverkehr wurde mit Zug 1218 wieder aufgenommen.

Böhmische Commercialbahnen:

24. October: In Folge Dammrutschung in km 1·5/6, zwischen Kopidlno und Libán-Psinic, wurde der Güterverkehr in der Strecke Kopidlno—Libán-Psinic eingestellt. Personenverkehr findet durch Umsteigen statt.

25. October: Der Gesammtverkehr wurde in der Strecke Kopidlno—Libán-Psinic mit Zug 303 wieder aufgenommen

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Zalaer Comitatsbahnen. (Ausbau der Linien durch die Münchener Localbahn-Bangesellschaft.) Die Münchener Localbahn-Baugesellschaft (früher Kraus & Comp.), welche die Transdanubischen Localbahnen, d. i. die Linien Boba—Ukk—Csáktornya, Ukk—Tapolcza, Türje—Zala-Szent Gróth, Zala-Szent Iván—Kisfalud-Szent Iván und Pozsony-Ujváros — Szombathely (Steinamanger), financirte und erbaute, hat den Beschluss gefasst, die projectirten Zalaer Comitatsbahnen, d. i. die Linien

a) Keszthely — Sümeg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97, Vorconcession Post 3) und
b) Keszthely — Tapolcza — Veszprém (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18, Vorconcession Post 2),

gleichfalls zu financiren, auszubauen und dem Betriebsnetze der „Dunántuli helyi érdekü vasutak“ (Transdanubischen Localbahnen) einzuverleiben. Die Gesammtlänge der projectirten Linien beträgt ca. 43 km. Durch die Linie a) wird von Györ (Raab) aus die donaurechtsuferseitige Hauptlinie Budapest—Györ—Bruck a. d. L. über Kis-Czell — Ukk—Sümeg—Keszthely in der Station Balaton-Szt. György mit der Südbahnlinie Budapest—Balaton-Szt. György—Kanizsa—Pragerhof, und weiterhin von Balaton-Szt. György aus über Somogy-Szobb in dieser Station mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Somogy-Szobb—(Zákány—Zágráb—Fiume), ferner von Somogy-Szobb aus über Dombovár bis Báttaszék am derzeit kürzesten Wege mit der Donau verbunden, während die Linie b), d. i. Keszthely—Tapolcza—Veszprém, vorläufig von vorwiegend nur localer Bedeutung, derzeit jedoch als Nothstandsbau im Interesse der durch die Philoxeraverwüstung des Badacsony-Balatoner (Plattensee) Weingebietes verarmten dortigen Bevölkerung von volkswirthschaftlichem Werthe ist. Die Baugesellschaft beabsichtigt, sofort nach Erhalt der definitiven Concession die Arbeit zu beginnen und selbe im Laufe des Jahres 1895 zu vollenden.

Projectirte Localbahn Fonyód, eventuell Lelle-Kaposvár, bezw. Mocsolád. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Somogy haben in einer Conferenz beschlossen, den Ausbau der von der Station Fonyód, eventuell von Lelle der Südbahnlinie Budapest-Ofen—Kanizsa—Pragerhof aus projectirten und diese im Anschlusse an die Flügelbahn Kaposvár-Mocsolád durch deren Vermittlung in der Station Kaposvár mit der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Kaposvár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume verbindenden, die fruchtbarsten Gebietstheile der Somogy durchschneidenden Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1893, Vorconcession Post 4) materiell zu fördern. Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, einer unter Führung des Obergespanes des Somogyer Comitates aus diesem Anlasse delegirt gewesenen Deputation von Notablen des Comitates die Zusicherung ertheilt, im Interesse der Ermöglichung des projectirten Bahnbaues das sonst mit fl. 2500 per Kilometer bemessene Pauschale für die Beistellung der Fahrbetriebsmittel ausnahmsweise auf fl. 2000 per Kilometer herabzusetzen. Das concessionswerbende Consortium gedenkt den Bau der Bahn sofort nach Abhaltung der politisch-administrativen Begehung zu beginnen und denselben im Laufe des Jahres 1895 fertig zu stellen.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Ausbau des gesellschaftlichen Betriebsnetzes.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, d. i. der Linien Arad—Szeged, Mezöhegyes—Kétegyháza Uj-Szt. Anna—Kétegyháza, Boroszenö—Csermö und Arad—Gurahoncz-Józsáhely, hat den Beschluss gefasst, letztere Linie mit einem Kostenaufwande von fl. 150.000 im Körösthale vorläufig bis Nagy-Halmagy (Comitat Arad), und zwar sofort, auszubauen, von wo aus sie ihre Fortsetzung gegen Norden zum Anschlusse an die gleichfalls als Sackbahn endigende Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Belényes—Vaskoh und gegen Süden an einen geeigneten Punkt der Linie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen, eventuell in Zám, finden wird.

Projectirte Fortsetzung der Garamthalbahn, d. i. der Linie Párkány-Nána—Léva. (Ausbaubestrebungen.) Die Interessenten des Comitates Turócz haben den Beschluss gefasst, den Ausbau der Linie Párkány-Nána (früher Esztergom [Gran] — Nána) — Léva im Garamthale (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25, Vorconcession Post 2) bis Selmecz-Bánya (Schemnitz) durch ausgiebige Beitragsleistungen zu ermöglichen. Durch Vermittlung der Linie Garam-Berzencze—Selmecz-Bánya wird die Garamthalbahn Anschluss an die Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen Budapest — Hatvan — Fülek — Garam - Berzencze— Ruttka, und weiterhin über Zsolna (Sillein)—Oderberg an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn erhalten. Auf diesem Wege wird die derzeit kürzeste Verbindung zwischen Oderberg und Budapest geschaffen werden, deren Länge nach Ausbau der Linie Párkány-Nána—Esztergom (Gran)—Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66) durch dieses Endglied noch wesentlich verkürzt werden wird.

Montanbahnen in Oberungarn. (Betriebsergebnisse und Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Rima-Murány-Salgó-Tárjaner Eisenwerks- und Kohlenbergbau-Actiengesellschaft hat der am 13. October abgehaltenen ordentl. diesjährigen Generalversammlung ihrer Actionäre berichtet, dass auf der im Laufe des Betriebsjahres 1893—94 dem Verkehre übergebenen Drahtseilbahn im Likéer Reviere Vasbegy-Likér im Anschlusse an die Station Nyustya-Likér der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Feled-Tiszolcz 1,250.000 q Eisenstein zur Beförderung gelangten, und so auch die Verbindung dieser Gewerksbahn mit den Rákoser Grubenrevieren fertig gestellt wurde, dass ferner der Bau einer Montanbahn im Lucia-Grubenreviere mit einem geeigneten Anschlusse an das öffentliche Eisenbahnnetz beschlossen wurde.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung der Werkstätten in Sátorálya-Ujhely, sowie der dortigen Station.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat den Beschluss gefasst, ihre gegenwärtig auf einen Stand von ca. 400 Arbeiter bemessenen Betriebswerkstätten in Sátorálya-Ujhely mit einem Kostenanfwande von fl. 2,000.000 für einen Arbeiterstand von ca. 1000 Mann zu erweitern. In dieser Summe ist auch die entsprechende Erweiterung der Station Sátorálya-Ujhely der Linien Szerencs—Sátorálya—Ujhely—Marmaros-Sziget (—Körösmező—Woronienka—Stanislau), Sátorálya—Lepenye-Mihály (—Kassa) und Sátorálya-Ujhely—Mező-Laborcz (—Przemiśl) der kgl. Ungar. Staatsbahnen inbegriffen. Die Investirung dieser bedeutenden Summe ist durch die verkehrspolitische Bedeutung des Knotenpunktes Sátorálya-Ujhely begründet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden, und zwar in Preussen, im Laufe des Monates Juli folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. Juli die 20·4 km lange Strecke Culmsee—Schönsee im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Culmsee (bestehende Endstation der Linie Bromberg — Fordon — Culmsee), Mirakowo (Haltestelle, 7·9 km), Richnau (Haltestelle, 15·2 km) und Schönsee (Bahnhof, 20·4 km); die 7·71 km lange Strecke Swinemünde—Heringsdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen- und Güterverkehr mit den Stationen Swinemünde-Bad (1·52 km), Ahlbeck (5·72 km) und Heringsdorf (7·71 km); die beiden letztgenannten Stationen besitzen volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, während Swinemünde-Bad lediglich dem Personenverkehre dient; die Betriebsleitung ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte (Stettin-Stralsund) in Stettin übertragen; ferner die 19·4 km lange Kleinbahn Znin-Rogowo mit der 8·2 km langen Abzweigung Biskupin-Schelejowo für den öffentlichen Verkehr; an Stationen sind vorhanden: an der Hauptstrecke: Znin, Podgorzyn, Skarbinitz, Venetia, Gonsowka-Brücke, Biskupin (Abzweigung), Gogulkowo, Marcinkowo, Grochowiska, Ottensund und Rogowo; an der Zweigstrecke: Biskupin (Bahnhof), Gonsawa, Ocwieka und Schelejewo; die Stationen Gonsowka-Brücke und Biskupin (Abzweigung) dienen dem Personenverkehre, die übrigen Stationen dem Personen- und Güterverkehre; die Bahn steht in Verwaltung und Betrieb des Kreises Znin und hat in Znin Anschluss an die Strecke Rogasen—Inowrazlaw des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg. Ferner am 4. Juli die 13·66 km lange Strecke Reinsdorf bei Artern-Frankhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Reinsdorf (Haltestelle an der Linie Sangerhausen—Erfurt und Artern—Nauenburg), Bretleben (Haltestelle, 3·21 km), Esperstedt-Kyffhäuser (Haltestelle, 7·23 km) und Frankenhausen-Kyffhäuser (Station, 13·66 km); diese Verkehrsstellen dienen dem Gesammtverkehre; ausserdem sind Reinsdorf, Bretleben und Frankenhausen für den Verkehr von Sprengstoffen, Frankenhausen noch überdies für die Abfertigung von Fahrzeugen eingerichtet; von Reinsdorf bis Bretleben ist die neue Bahn zweigeleisig; die letztgenannte Station dient zugleich dem Verkehre der bestehenden Linie Sangerhausen—Erfurt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juli die Haltestelle Erbach im Rheingau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. auch für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen; der Haltepunkt Leobschütz-Stadtforst zwischen den Stationen Leobschütz und Steubendorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; der Haltepunkt Schmilgen zwischen den Stationen Pillkallen und Schorellen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Grifte an der Strecke Cassel—Frankfurt a/M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher für den Personenverkehr und für die Abfertigung von Frachtstückgütern und Gütern in Wagenladungen eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Eilgütern; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen bleibt ausgeschlossen; der Haltepunkt Bruhnskoppel an der Strecke Gremsmühlen—Lütjenburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welcher bisher dem Personenverkehre diente, auch für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern; die Haltestelle Gross-Kiesow zwischen den Stationen Greifswald und Züssow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungs-Güterverkehr; die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; die Haltestelle Chroschnitz zwischen den Stationen Bentschen und Neutomischel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin auch für den Personen- und Wagenladungs-Güterverkehr; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen bleibt auch ferner ausgeschlossen; die Haltestelle Perdoel zwischen den Stationen Wankendorf und Ascheberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck; die Haltestelle Toitz-Rustow zwischen den Stationen Randow und Rakow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen-, Güter- und Viehverkehr; die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; die Station Mengeringhausen an der Strecke Warburg—Corbach im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, auch für den Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen; die Haltestelle Berger-Damm im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona auch für die Abfertigung von lebenden Thieren in Wagenladungen und Einzelsendungen mit der Beschränkung, dass die Ankunft, bezw. der Abgang solcher Sendungen daselbst nur mit Güterzügen, nicht aber mit Personenzügen erfolgen kann; am 4. Juli die Haltestelle Bretleben zwischen den Stationen Reinsdorf und Heldrungen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Gesammtverkehr; am 14. Juli die Haltepunkte Herste (zwischen den Stationen Driburg und Brakel) und Hembsen (zwischen den Stationen Brakel und Ottbergen) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen- und Gepäcksverkehr; eine Abfertigung des Reisegepäckes findet jedoch nur nach diesen Haltestellen statt, während von denselben Reisegepäck nur zur Nachabfertigung angenommen wird; am 15. Juli der bisherige Haltepunkt Adlershof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin als Bahnhof III. Cl. unter der Bezeichnung Adlershof-Glienicke mit denselben Abfertigungsbefugnissen, welche der Haltepunkt Adlershof besessen hatte; ferner die Haltestelle Freienohl

zwischen den Stationen Oeventrop nnd Wennemen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche bisher für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachstückgutverkehr, Gepäcksverkehr, sowie für die Abfertigung von Vieh.

b) In Baden: Die Stationen Obertsroth, Hilpertsau und Reichenthalerstrasse der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den Wagenladungs-Güterverkehr.

c) In Württemberg: Am 1. Juli der Haltepunkt Weissenau zwischen den Stationen Ravensburg und Oberzell der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

d) In Oldenburg: Am 10. Juli die Station Zetel der Vareler Nebenbahnen der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen für den Viehverkehr in Wagenladungen.

Schiffahrt.

Regulirnng der unteren Donau nnd des Eisernen Thores. (Bericht des kgl. ungarischen Handelsministers über die bisherigen Bauleistungen und Kostenvoranschlag für das Baujahr 1895.) Dem der Legislative diesbezüglich vorgelegten Berichte zufolge sind für die Kosten der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore pro 1895 insgesammt fl. 2,524.440 in das Budget eingestellt, die ihre Bedeckung aus den Cassenvorräthen der Staatscasse finden. Von diesem Betrage entfallen auf Baukosten 2,345.440, auf die Verwaltung, Aufsicht und Entschädigung der serbischen Fischerei fl. 179.000. Ferners wird mitgetheilt, dass bereits im Jahre 1893, in Folge der getroffenen Verfügungen, die Felssprengungen unter Wasser einen rascheren Fortgang genommen haben, und dass anstatt der in Aussicht genommenen Felsarbeiten von 40.000 m³ thatsächlich 84.999 m³ gesprengt wurden. Dagegen ist die Baggerung der gelockerten Felsen um 18 pCt. zurückgeblieben. Diese Minderleistung gibt jedoch zu Besorgniss keinen Anlass, sie hängt mit der Leistungsfähigkeit der maschinellen Mittel zusammen, deren Verbesserung seither erfolgt. Für das Jahr 1895 sind folgende Arbeiten in Aussicht genommen: Felsentfernungen unter Wasser bei Izlás-Tachtalia und bei Orsova, insgesammt 72.000 m³, Schotterbaggerung im Flussabschnitt Orsova—Eisernes Thor 15.350 m³, Felsentfernung am Eisenen Thor-Canal 7000 m³, Steinwurf bei den Leitdämmen von Greben, Jucz und Eisernes Thor 175.211 m³, Ausgleich des Steinwurfes 75.266 m³, Steinpflaster am Eisernen Thor 23.000 m³, Aufschüttung aus gemischtem Material beim Eisernem Thor 2000 m³, Brückenconstruction und Holzschranken am Eisernen Thor 2700 Langmeter. Bis Ende 1894 waren für Regulirungszwecke insgesammt fl. 7,975.560 bewilligt, bis Ende 1893 fl. 5,725.472·91 factisch verausgabt, so dass pro 1894 fl. 2,250.087·09 zur Verfügung standen. Mit Inbegriff der für das Jahr 1895 präliminirten Summe werden somit von der Legislative für die Regulirung der nnteren Donau zusammen fl. 10,520.000 votirt worden sein.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. bis zum 4. November.)

Adriatischer Dienst.

30. October, nm Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän B. Vidos, nach Venedig.

31. „ nm 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis", Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa nnd Castelnnovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.

1. November om 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pncischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino nnd Gelsa.

1. „ nm Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.

2. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Isola, Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano nnd Perzagno.

3. „ nm Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän B. Vidos, nach Venedig.

4. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän F. Marochino, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns und Pnoischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

30. October, nm 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Galatea", Capitän P. Berberovich, nach Smyrna, mit Berührnng von S. Giov. di Medna, Dnrazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfn, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräns nnd Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy nnd Rhodns.

Weiters werden Sendnngen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Mátala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliohora, Castelli-Kisamo nnd Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffnng anf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

30. „ nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter", Capitän C. Sbntega, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührnng von Finme, Corfn, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Gallipoli nnd Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsnn, Kerasund, Trapeznnt, Rizeh, Batum, Snlina, Galatz, Braila, Varna, Bnrgas nnd Knstendjè.

2 November, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol nnd Rhodns.

3. „ nm 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Elektra", Capitän G. de Grisogano, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi, Corfn, Patras, Piräns nnd Dardanellen. Anschlnss in Piräns nach Khios, Smyrna nnd Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineboli, Samsnn, Kerasnnd, Trapeznnt, Rizeh, Batnm, Odessa, Varna, Snlina, Galatz, Braila, Burgas, nnd Knstendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. November, nm 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührnng von Brindisi, Port Said, Snez nnd Aden. Anschlnss in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe.

21. November, nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie" Capitän ......, nach Indien, China nnd Japan, mit Berührnng von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kobe.

„ nach Madras nnd Calcntta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXIV. Stückes der Nen-Ausgabe.) Das am 25. October herausgegebene CXXXIV. Stück der Nen-Ansgabe enthält unter

Nr. 706: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. October 1894, Z. 18.662, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den ungarischen Comitaten Borsod und Gömörés Kishout, sowie die Wiedergestattung der Einfuhr dieser Thiere aus dem Comitate Abauj-Torna.

Nr. 707: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. October 1894, Z. 18.551, betreffend das Verbot des kleinen Grenzverkehres mit Klauenthieren aus Preussisch-Schlesien nach Oesterr.-Schlesien längs der Grenze der politischen Bezirke Bielitz und Freistadt.

Nr. 708: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 13. October 1894, Z. 114.237, betreffend die Aufhebnng des über den Bezirk Livno, bezw. über den Expositursbereich Grahovo verhängten Viehverkehrsverbotes.

Nr. 709: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 18. October 1894, Z. 25.366, betreffend die Wiedergestattung der Durchfuhr lebender Klauenthiere aus Ungarn durch Tirol und Vorarlberg.

Nr. 710: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 20. October 1894, Z. 25.615, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von lebenden Klauenthieren aus dem kgl. bayerischen Regierungskreise Schwaben und Neuburg nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CXXXV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 26. October herausgegebene CXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 711: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. October 1894, Z. 27.230, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern im Theil III, Heft 2, des Gütertarifes.

In dem ab 1. November 1894 giltigen Theil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, publicirt in Nr. 119 dieses Blattes vom 18. October 1894, Seite 1985, ist auf Seite 226 unter f) der allgemeinen Bestimmungen die Bezeichnung „Hellern (Kronenwährung) in „Kreuzern österr. Whrg." und auf den Seiten 228 und 229 im Kopfe die Bezeichnung „Hellern" in „Kreuzer österr. Whrg." abzuändern.

Wien, am 26. October 1894. [806]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aenderung eines Giltigkeitstermines.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 25. October 1894, Nr. 122, auf Seite 2025 veröffentliche Abänderung der Classification für Bier, Eisen, Most und Wein in einigen Verkehrsrelationen tritt erst am 15. November 1894 in Wirksamkeit.

Prag, am 27. October 1894. [807]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Sonder-Personenzüge nach dem Centralfriedhofe.) Zur Erleichterung des Gräberbesuches werden Mittwoch den 31. October, Donnerstag den 1. und Freitag den 2. November 1894 von Wien Westbahnhof Sonder-Personenzüge nach dem Centralfriedhofe in Verkehr gesetzt werden, welche alle drei Wagenclassen führen, und zwar:

Am 31. October und 2. November 1894 verkehren von Wien Westbahnhof nach Centralfriedhof folgende Sonderzüge:
Vormittags: 8.25, 9.20.
Nachmittags: 12.25, 1.20, 2.20, 3.20.

Von Centralfriedhof nach Wien Westbahnhof:
Vormittags: 11.26 und 11.50.
Nachmittags 2.19, 3.54, 5.41 und Abends 6.12.

Am 1. November 1894 kommen folgende Sonderzüge in Verkehr, und zwar von Wien Westbahnhof nach dem Centralfriedhof:
Vormittags 8.00, 8.15, 8.30, 8.45, 8.55, 9.10, 9.25, 9.40, 10.00.
Nachmittags 12.25, 12.40, 12.55, 1.07, 1.20, 1.30, 1.45, 1.55, 2.05, 2.15, 2.25 und 2.40.

Mit Rücksicht auf die geringe Frequenz in den Haltestellen Lainz, Speising, Ober-Hetzendorf und Rothneusiedel werden jedoch die Nachmittags von 12.55 ab nach dem Centralfriedhof verkehrenden Sonderzüge nur alternirend in diesen Haltestellen Aufenthalt nehmen.

Von Centralfriedhof nach Wien Westbahnhof
Vormittags 11.01, 11.11, 11.21, 11.32, 11.41 und 11.51.
Nachmittags 12.01, 12.15, 3.27, 3.46, 4.05, 4.16, 4.27, 4.38, 4.48, 5.00, 5.15, 5.25, 5.37, 5.52, Abends 6.10 und 6.21.

Der Sonderzugsverkehr bedingt aber an diesem Tage die Einstellung der regelmässigen Personenzüge Nr. 2914, 2916, 2921 in der Strecke Wien—Klein-Schwechat und des Personenzuges Nr. 2917 in der Strecke Wien—Ober-Laa; ferner die Einstellung der regelmässigen Personenzüge Nr. 2913/2813, 2925/2825, 2919/2819—2824/2924, 2828/2928, 2826/2926 in der Strecke Wien—Unter-Hetzendorf.

Dagegen erhält der um 12 Uhr 40 Min. Nachmittags von Wien abgehende Sonderzug in Ober-Laa Anschluss an den nur zwischen Oberlaa und Kaiser-Ebersdorf verkehrenden Zug Nr. 2917.

Hierauf, sowie auf die theilweise Einstellung des Personenzugsverkehres in den Nachmittagsstunden des 1. November rücksichtlich der Linie Hütteldorf-Hacking—Hauptzollamt—Praterstern, welche durch „Aviso" publicirt erscheint, wird besonders aufmerksam gemacht.

Alles Nähere über Fahrpreise, die detaillirten Verkehrszeiten der Sonderzüge und dergl. enthalten die bereits affichirten Placate.

Bau-Ausschreibung.

Auf der im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die **Ausführung von Unterbau- und Beschotterungsarbeiten** in dem 1·304 km langen ersten Baulose (von der Schönbrunnerstrasse in Fünfhaus bis zur Hasnerstrasse in Ottakring) im Offertwege zu vergeben.

Die Banvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen 1,442.485 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV., Neubangürtel 34), einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am 14. November 1894, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des 70.000 fl. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingebracht betrachtet.

Wien, im October 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1885	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, sowie Mineraltheer b) Benzin, aus Petroleum destillirt	Zagorzany	Oświęcim transit für Sendungen nach Stationen der K.F.N.B.-Strecke von Bielitz inclusive bis Mähr.-Ostrau und Teschen inclus.	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg (resp. Frachtzahlung hiefür) mit directen Frachtbriefen von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. die betreffenden Verbandtarife	Verschieden	kr. a) 32·5 b) 35·8	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
				Gorlice						a) 33·0 b) 36·3				
				Jasło	Oświęcim transit für Sendungen nach Stationen der K.F.N.B.-Strecke von Bielitz inclusive bis Petrowitz und Golleschau inclus.					a) 35·8 b) 39·4				
				Krosno						a) 39·0 b) 42·9				
				Iwonicz						a) 40·0 b) 44·0				
			Schwefelsäure-Rückstände in Cisternenwagen	Jasło	Oświęcim transit für Sendungen nach Wien, Prag, Aussig, Hruschau und Petrowitz					28·8				
				Zagorzany						26·2				
				Drohobycz						49·8				
				Kołomea						70·4				
1886	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Von sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Brůsau-Brünnlitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrachtung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag 4 zu Theil II, Heft 7 des Localtarifes der St.E.G.	Verschieden		kr. 5·1	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
					Lettovic						4·9			
					Skalic-Boskovic						6·9			
					Raitz						7·8			
1887	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Cellulose	Grammat-Neusiedl (St.E.G.) transit	Klein-Neusiedl	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	10·8 kr.	9 kr.	1·8 kr.	Im Kartirungswege		
1888	St.E.G.	K.F.N.B.	**Berichtigung.** Der im Verordnungs-Blatte Nr. 115 ex 1894, sub Pos. 1721, für Rübenschnitte in vollen Wagenladungen von Rohatetz nach Ungar.-Brod verlautbarte Frachtsatz von 13·9 kr. pro 100 kg ist auf 13·2 kr. pro 100 kg zu berichtigen.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1889	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Auf eigenen Rädern laufende gedeckte zweiachsige Lastwagen mit Dampfkesseln im Gewichte von je circa 10600 kg Kohlenwagen ohne Bremse, auf eigenen Rädern laufend, im Gewichte von je circa 6200 kg Spiritustransportwagen, auf eigenen Rädern laufend, im Gewichte von je circa 9100 kg	Prag (Smichow) transit	Granica transit	Aufrechthaltung der für Eisenbahn-Fahrzeuge im österreichischen Tarife, „Theil 1", vom 1. Jänner 1893 enthaltenen besonderen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1895	Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr		89 Gulden pro Wagen 66 Gulden pro Wagen 82 Gulden pro Wagen		Im Kartirungswege		
1890	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	V o l ó o z	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des im Verordnungs-Blatte Nr. 137 ex 1893, sub fortlaufender Nummer 2143, publicirten Frachtzugeständnisses zusammen genommen nachgewiesen werden kann. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bis Ende December 1894	Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 122 ex 1894, fortlaufende Nummer 1847	153·0 kr.	148·4 kr.	4·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1891 — Buschtěhrader Eisenbahn

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. Jänner 1895, wird für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal dienenden, in der Station Schlackenwerth zur Abgabe gelangenden Eisenbahnschwellen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einem Durchlaufe von mindestens 40 Kilometern auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine 50percentige Ermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Localgütertarifes, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 unter den nachfolgenden Bedingungen mit der Massgabe zugestanden, dass als Minimal-Einheitssatz eine Taxe von 0·1 kr. ö. W. pro 100 kg und jedes Kilometer verbleiben muss.

Diese Begünstigung findet gegen die bis spätestens Ende Februar 1895 zu bewirkende Vorlage der auf den Namen der sich vorher anmeldenden Firma als Absenderin und Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmescheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, im Rückvergütungswege Anwendung. Vor Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die approximativen Quantitäten und die Aufgabestationen zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Eisenbahnschwellen oder eine Aenderung in den Aufgabestationen, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekannt zu geben.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1892	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenerze, rohe und geröstete, sowie Manganerze, rohe und geröstete, aus Steiermark, Kärnten und Krain; Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesabbrände, Schwefelkiesrückstände), von den Stationen: Aichberg-Steyrermühl, Bruck a/M., Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Pellendorf, Liesing und Niklasdorf; Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen-, Schwer- und eisenhältige Converterschlacken, dann Sinteln von Erzen und Sandeisen von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edlitz und Wr.-Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, den Stationen Grünburg, Steyrdorf und Unterhimmel der Steyrthalbahn, sowie den westlichen und südwestlichen Stationen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen; ferner Magnesia-Kalkstein von den Stationen: Klamm, Steinhaus, Vordernberg und St. Michael	Wien-Nordbahn, Donauuferbahnhof transito (für Sendungen, welche via k. k. Donauuferbahn auf die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehen)	M.-Ostrau, Ostrau-Montanbahn und Schönbrunn	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt“ des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau, oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	30 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebs-Reglements eine Haftung nicht übernommen
				Wien-Nordbahnhof transito						29 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1893	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 5	Schönlinde	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlage-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		28*) Pfennige		Im Kartirungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr bereits enthalten
					Dresden-Elbkai					38 Pfennige				
1894	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz der Position H—19 des Tarifes Theil I	Tersain Domschale Jarše-Mannsburg Stein Station	Triest S.B., Triest Freihafen und Triest St. Andrea	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens sind die normalen Bestimmungen der einschlägigen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Directe Tarife bestehen keine	Heller 80 82 84 86		Im Kartirungswege		
			Holz der Position H—20, Post 1, 2, 3 und 5 des Tarifes Theil I	1. Tersain 2. Domschale 3. Jarše-Mannsburg 4. Stein Station	Triest S.B. und Freihafen Triest St. Andrea Herpelje Pingnente Mitterburg-Pisino Canfanaro Rovigno Pola					1. 2. 3. 4. 65 67 69 73 68 70 72 76 64 66 68 72 68 70 72 76 74 76 78 82 78 80 82 86 84 86 88 92 86 88 90 94				
			Holz der Position H—20, Post 4, 6, 7 und 9 des Tarifes Theil I	Tersain Domschale Jarše-Mannsburg Stein Station	Triest S.B., Triest Freihafen und Triest St. Andrea					68 70 72 76				
1895	Südbahn-Gesellschaft		Kupfer	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und Wien vorgelegenen Stationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von Japan proveniren. Bezüglich des Import-Nachweises gelten die einschlägigen Bestimmungen des nebigen Tarifes. Bezüglich des Auf- und Abladens der Sendungen gelten die normalen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	146 Kreuzer = 292 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	240 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	52 Heller	Im Rückvergütungs- oder im Kartirungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1896	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Peri traneit	München C.B.	Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Deutsch-Italieniechen Gütertarifes in Stationen der Strecke: Verona—Mantua—Modena—Bologna—Ancona und östlich hievon gelegenen italienischen Stationen zur Aufgabe gelangen	Bis Ende April 1895	Tarif für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr vom 1. August 1888	23·22	20·69	2·53	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					München O.B.				22·71	20·18	2·53			
					München S.B.				22·94	20·41	2·53			
									Francs pro Tonne					

Druckfehler-Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 122 vom 25. October l. J. soll der in der Kundmachung fortl. Nr. 1860 in der Relation Villach—Barcs und der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz“ sub b ausgewiesene Frachtsatz 108 h lauten

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Offert-Ausschreibung.

Wir benöthigen im Jahre 1895 für den österr. Streckentheil die nachfolgend verzeichneten Hölzer, welche wir im Offertwege zu beschaffen beabsichtigen, und zwar:

I. Für Bahnerhaltungszwecke.

circa 32 m³ Balken, Bretter, Latten, Schwarten
„ 1300 Stück Waldlatten mit Rinde für Einfriedungen
„ 2350 Stück Latten für Verdichtungen
„ 55 „ Zugschranken
„ 12 „ Handschranken, Schlagbäume
} aus Tannen- oder Fichtenholz.
„ 76 m³ Brücken-Langträger und Pfosten aus Kiefernholz.
„ 17 m³ Schrankenhölzer, Säulen, Polsterhölzer, Hektometer-Pflöcke aus Lärchenholz.
„ 22 m³ Querträger, Sicherheitshölzer, Mauerbankschwellen aus Eichenholz.
„ 18.000 Stück Dachschindeln.

II. Für Werkstättenzwecke.

„ 412 m³ Bretter aus Fichten- oder Tannenholz.
„ 12 „ Staffelhölzer aus Fichten- oder Tannenholz.
„ 784 „ Kiefernbretter und
„ 188 „ eichene Werkhölzer.

Die oben erwähnten Bahnerhaltungs- und Werkstättenhölzer-Quantitäten können dem Bedarfe gemäss entsprechend auch um 25 pCt. erhöht oder um 25 pCt. vermindert werden.

Die auf die Lieferung dieser Hölzer bezughabenden Offerte sind mit einem 50 kr.-Stempel versehen, gesiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 32.411/3033 G II, 1894“

bis längstens 24. November l. J., Mittags 12 Uhr, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) portofrei einzureichen.

Die Offertstellung hat sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben, welche jedoch zumindest eine und dieselbe Holzgattung umfassen müssen, zu beziehen.

Im Offerte ist der Preis per Cubikmeter und per Stück für jede Holzgattung einzeln, franco einer unserer Stationen, sowie der kürzeste Lieferungstermin anzugeben, und soll dasselbe gleichzeitig die Erklärung enthalten, dass Offerent mit seinem Offerte bis 31. December l. J. im Worte bleibt.

Wenn die Uebernahme ausnahmsweise nicht auf irgend einer Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stattfindet, so ist der Lieferant verpflichtet, die Diäten und Fahrspesen der übernehmenden Organe der Kaschau-Oderberger Bahn zu ersetzen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren. Dieses Vadium ist entweder in Baarem oder in cautionsfähigen Werthpapieren zu hinterlegen.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte oder solche, welche nicht den Offertbedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich das Recht vor, zwischen den Offerenten ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse frei wählen zu können.

Schliesslich bemerken wir noch, dass von den im Verzeichnisse ausgewiesenen Dimensionen gar keine Abweichung gestattet ist.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offertformulare und Dimensions-Verzeichniss für Bahnerhaltungshölzer, sowie für Werkstättenhölzer können bei unserer Material-Anschaffung in Budapest gegen Erlag von 50 kr. bezogen werden.

Budapest, am 18. October 1894.

Die Direction.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 125. Wien, 1. November 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 9. September 1894*) für die Localbahn von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Alfred Freiherr Wražda von Kunwald, Herrschaftsbesitzer in Pullitz, Josef Augusta, Bürgermeister in Jamnitz, Dr. Friedrich Heidler, Notar in Jamnitz, und Eduard Lahoda, fürstlich Liechtenstein'scher Oberverwalter in Budkau, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, ferner des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Mährisch-Budwitz der privilegirten Oesterreichischen Nordwestbahn nach Jamnitz.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Ein-

*) Enthalten in dem am 26. October 1894 ausgegebenen LXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 206.

schluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 570.000 fl. österr. Währung Noten gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 24.181 fl. österr. Währ. festgesetzt.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritäts-Anlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, dem zufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung den verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertrags-Präliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätesten binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösnng der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die Coupon-Stempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufgestellten Concessions-Bedingnissen und sonst zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn, und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Handelsministeriums und des Localbahnamtes.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind, abgesondert von der Geldbeschaffung, im Offertwege zu vergeben. Das Gleiche gilt bezüglich aller Lieferungen, mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche gegen Uebernahme von Stammactien durch die Interessenten sichergestellt werden.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritäts-Obligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 570.000 fl. ö. W. Noten auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen und Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 16.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate, eventuell im Falle der diesfalls einzuholenden legislativen Genehmigung von der privilegirten Oesterreichischen Nordwestbahn für Rechnung der Concessionäre geführt.

Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen, eventuell der privilegirten Oesterreichischen Nordwestbahn und den Concessionären mit Genehmigung der Staatsverwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse, nach freiem Ermessen vorbehalten.

Weiter bleibt die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 17.

Die Concessinäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 18.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 19.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität, zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur Verzinsung und planmässigen Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen die im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen des Anlehens erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des aufgenommenen Anlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 20.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 19, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 19) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 21.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 22.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am neunten Tage des Monates September, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichts-Organes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 22 km lange Bahn beginnt am südwestlichen Ende der Station Mährisch-Budwitz der Strecke Wien—Nimburg—Jungbunzlau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, folgt dem von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz führenden Strassenzuge und übersetzt im Ortsgebiete von Jatzkau das Thal des Jatzkauer Baches. Von hier aus ersteigt die Trasse, an den südlichen Abhängen des Budkauer Revieres sich entwickelnd, den Terrainsattel bei Radzowitz, senkt sich sodann in das Thal des Bihanka-Baches und gelangt nach Uebersetzung des letzteren und unter Berührung der Ortsgebiete von Třebelowitz, Ladonowitz und Elhotitz nach Jamnitz, woselbst im Osten der Stadt die gleichnamige Endstation angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes Mährisch-Budwitz, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. privilegirten Oesterreichischen Nordwestbahn anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Verwaltung der k. k. privilegirten Oesterreichischen Nordwestbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

Bei Abschluss der betreffenden Vereinbarungen ist thunlichst das Formulare der k. k. Staatsbahnen für Schleppbahnverträge zu verwenden.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen, wobei die Einschaltung von Uebergangscurven mit beibehaltenem Centrum empfohlen wird.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000, 3000 mindestens eine Länge von 14, bezw. 10 m erhalten.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, welchem das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven noch vor dem Baubeginne zur Genehmigung vorzulegen ist.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 25 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Permille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 180 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m, auf freier Bahn aber mindestens 4 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern hat die Sohlenbreite des Seitengrabens ebenfalls 0·4 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·5 m zu betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·6 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Absatz 1, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirten Belastung zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach den für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 10. April 1887, Z. 10.275, genehmigten Normalien, jedoch mit beiderseitigen Winkellaschen und mit Einklinkungen in beiden Laschen auszuführen.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte darf nicht über 77·5 cm, die Inanspruchnahme der Schienen darf — auch unter Berücksichtigung einer grössten zulässigen Abnützung der Schiene von 6 mm der Schienenhöhe — höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel mindestens entsprechend den vorstehend angeführten Oberbaunormen zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen mindestens 0·25 m und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen können mit besonderer Genehmigung des k. k. Handelsministeriums auch aus Riegelmauerwerk hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn kann im Allgemeinen unterbleiben, bezw. auf jene Stellen beschränkt werden, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums angeordnet werden sollte, jedoch sind für das ambulante Streckenpersonal die erforderlichen Unterkunftshäuser herzustellen.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 7 km zu betragen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mindestens 6·4 Percent der Bahnlänge betragen.

In jener Station, welche laut Punkt 9, Absatz 4, ein Distanzsignal erhält, ist dasselbe mit den Central-Weichenstellanlagen in in Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten. In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbau-Anlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung, wie unter Punkt 8 erwähnt, in entsprechende Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionäre der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen. Nach Genehmigung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verordnungslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten

12. Schlussbestimmungen.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Die diesbezüglichen Kosten sind jedoch im ersten Anlagecapitale nicht enthalten, und wird über die Bedeckung derselben seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österr.-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs

Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österr. Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphen-Leitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphen-Leitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 5. October 1894.

Der k. k. Handelsminister

Wurmbrand m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates September.) Zu den mit Ende des Monates August in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 354·08 km sind im Monate September durch den Baubeginn des zweiten Geleises in der Theilstrecke Krasne—Skwarzawa der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Zloczow 11·60 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz mit 25·50 km, ferner das zweite Geleise in der Strecke Neusattl—Falkenau a/d. Eger der Buschtěhrader Bahn mit 7·80 km. Es verblieben demnach mit Schluss des Monates September 332·38 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 107·60 km auf Staatsbahnen, 14·54 km auf private Hauptbahnen und 210·24 km auf Localbahnen entfallen. Der Bauvollendung waren entgegengereift die seither eröffneten Linien: Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) der Steiermärkischen Landesbahnen, die Localbahn Wotic-Selčan, ferner der Kamnitzthalflügel Morchenstern-Josefsthal der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald. Der Bauvollendung gehen in nächster Zeit entgegen: die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz und die Linie Wr.-Neudorf—Guntramsdorf der Wiener Localbahnen. Die Zahl der im Monate September beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 14.500, d. i. 44 per Kilometer im Durchschnitte, gegen 19.673 im Vormonate. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 vom 27. September.)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umwandlung von Hand- in Zugschranken und Auflassung von Wächterposten.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. September durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Umgestaltung des Handschrankens der Feldwegübersetzung in km 139·083 der Strecke Ungar.-Hradisch—Napagedl in einen Zugschranken bei gleichzeitiger Auflassung des Wächterpostens Nr. 91 in km 139·116, dann für die Umgestaltung des Handschrankens der Feldwegübersetzung in km 126·003 der Strecke Bisenz-Pisek—Ungar.-Hradisch in einen Zugschranken unter Auflassung des Wächterpostens Nr. 82 genehmigt. [6. October, Z. 54.137.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Geleiseerweiterung in der Zuckerfabrik nächst Kojetein.) Im Hofe der Zborowitz-Kojeteiner Zuckerfabrik des A. Popper & Comp. nächst der Station Kojetein werden die Geleiseanlagen erweitert. [15. October, Z. 52.307.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Linie Olmütz—Troppau: Erweiterung des Central-Bahnhofes in Troppau.) Auf Grund des Ergebnisses der am 29. August durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Erweiterungsbauten am Central-Bahnhofe in Troppau anlässlich der Einmündung der Eisenbahnlinie Troppau—Ratibor zur Ausführung genehmigt. [17. October, Z. 51.411.]

Bukowinaer Localbahnen. (Bauherstellungen in Kimpolung.) Das von den Bukowinaer Localbahnen vorgelegte Project für die Vergrösserung des Frachtenmagazines in der Station Kimpolung der Linie Hatna—Kimpolung wurde zur Ausführung genehmigt. [15. October, H.-M.-Z. 44.569.]

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Bauherstellungen in Winterberg.) Das Project, betreffend die Herstellung eines Röhrenkessels im Zubau der Locomotivremise in der Station Winterberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg wurde zur Ausführung genehmigt. [15. October, H.-M.-Z. 54.354.]

Localbahn Wotic-Selčan. (Staatliche Collaudirung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 29. October die staatliche Collaudirung der Localbahn Wotic-Selčan auf den 2. November und die folgenden Tage anberaumt. [H.-M.-Z. 56.816.]

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. (Herstellung eines Geländers.) Das Project für die Herstellung eines Geländers in km 7·3/5 der Strecke Wien—Mödling wurde zur Ausführung genehmigt. [12. October, H.-M.-Z. 54.979.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Anlage eines Stockgeleises.) Das von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die Anlage eines Stockgeleises am Ende der Arbeitergasse im V. Bezirke wurde im Principe zur Ausführung genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung übersendet. [15. October, H.-M.-Z. 55.252.]

— (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localcommission, betreffend den Verkehr eines mit Druckluft betriebenen Tramwaywagens auf der Strecke Schottenring—Viriotplatz der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft auf den 3. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Dr. v. Friebeis betraut. [29. October, H.-M.-Z. 57.483.]

Ausland.

Italien. (Strade Ferrate Meridionali.) Nach den Berichten des Aufsichtsrathes, bezw. des Rechnungsausschusses belief sich die Einnahme im Betriebsjahre 1893 auf 70,772.636 Lire, die Betriebsausgabe auf 67,563.578 L., der Betriebsüberschuss auf 3,209.058 L., gegen das Vorjahr um 542.252 L. weniger. Dieses Minus würde sich, streng genommen, noch um 1,006.400 L. erhöhen, wenn verschiedene Ausgaben, welche in den früheren Betriebsjahren noch das Betriebsconto belasteten, in Folge einer mehr sachgemässen, allgemein angeordneten Ausgabenvertheilung behufs besserer Klärung der Verhältnisse nicht diesmal unmittelbar zu Lasten der Gesammtabwicklung gebucht worden wären. Der gesammte Minderbetrag entfällt ausschliesslich auf die geringere Betriebseinnahme, während die Betriebsausgabe trotz grösserer Ausdehnung der betriebenen Linien sich in den Grenzen des Vorjahres hatte halten lassen. Die Dividende für 1893 ist von der Generalversammlung auf 8 Lire für jede Actie (abgesehen von der fünfpercentigen Verzinsung) festgestellt.

— (Kosten der Ergänzungslinien.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat behufs Untersuchung der Ursachen der aussergewöhnlichen Ueberschreitung der präliminirten Baukosten bei Nebenlinien einen Ausschuss ernannt. Derselbe besteht aus einem höheren Regierungsbeamten, einem Rath des Appellgerichtshofes und einem oberen Bergbeamten nebst den erforderlichen Bureau-Hilfskräften und hat seine Arbeiten sofort begonnen. Nach einer besonderen Zusammenstellung waren beispielsweise ausgegeben für:

Bezeichnung der Bahn	Voranschlag	Gezahlte Kosten
Novara-Pino	20,000.000	44,000.000
Belluno-Treviso	9,000.000	15,000.000
Gallarate-Laveno	6,500.000	14,000.000
Succursale dei Giovi	21,000.000	78,000.000
Faenza-Florenz	40,000.000	77,000 000
Benevent-Avellino	6,000.000	14,700.000
Adria-Chioggia	3,600.000	8,000.000
Ferner bei noch unvollendeten, bezw. nicht abgerechneten:		
Cuneo-Ventimiglia	38,000.000	91,000.000
Avezzano-Roccasecca	46,000.000	119,000 000

Es wurde übrigens im Landtage bemerkt, dass bei verschiedenen in den Achtziger-Jahren aufgestellten Voranschlägen seither durch Vertheuerung des Materials und der Arbeitskräfte, Wechsel des Personals, sowie der Lieferanten, Verschiedenheiten in der Verdingung, Ueberstürzung in der Aufstellung der Voranschläge, Mängel in den Vorarbeiten, Beseitigung staatlicher Aufsicht, Verzögerung von Verrechnung und Bezahlung u. s. w. ziemlich bedeutende Unterschiede herbeigeführt wurden, was sich besonders bei Parma-Spezia nachweisen liess. Der Minister sprach seine Ueberzeugung dahin aus, dass zur Beseitigung der erwähnten Mängel sowohl die Genehmigung von Geschäftsübergängen in andere Hand durch Gesetz oder königliche Verordnung, wie auch eine jährliche Abrechnung der erwachsenen Kosten gefordert werden müsse.

— (Linie Acqualagna—Urbino.) Diese voraussichtlich binnen Jahresfrist zur Eröffnung gelangende Linie ist 22.868·53 m lang, hievon 16.748·05 m geradlinig und 6120·48 m in Curven. Die Maximalsteigung beträgt 25 Permille, der Minimal-Curvenradius 300 m. Sie zieht sich eine kurze Strecke längs des linken Ufers des Wildbaches Burrano hin, um beim Zusammenflusse desselben mit dem Wildbach Candigliano abzulenken und bis zum Tunnel Camenocchio anzusteigen, dessen selten präciser Durchstich am 29. August stattgefunden hat. Von hier führt die Linie, nach Uebersetzung des Flusses Metauro längs desselben bis Fermignano, wo sie ihn verlässt und nach Durchschneidung einiger kleiner Thäler die Station Urbino erreicht. Bedeutendere Kunstbauten finden sich zwischen Fermignano und Urbino; es sind deren vierzehn. Tunnels zählt die

Linie fünf, welche eine Gesammtlänge von 3534·81 m haben, wovon 1509·91 m auf den Tunnel von Camenocchio entfallen. Die vier Stationen sind: Acqualagna, Urbania, Fermignano und Urbino. Zwischen den ersteren zwei Stationen befindet sich die Haltestelle Pole im Candiglianothale, bemerkenswerth wegen des Transportes der aus dem Steinbruche vom Monte Nerone herrührenden lithographischen Steine. Der Bau dieser Linie wurde der Unternehmung Norsa & Bassani überlassen. Die drei grösseren Tunnels wurden mit künstlicher Ventilation versehen, nachdem das Vorhandensein von Explosivgasen constatirt worden war. Der Bau war insbesondere in der Nähe von Urbino mit grossen Terrainschwierigkeiten verbunden, welche jedoch durch die Umsicht der staatstechnischen Direction überwunden wurden.

— (Eisenbahnproject Albano-Velletri.) Das Consortium der Gemeinden Albano Laziale, Ariccia, Nemi, Genzano, Civita Lavinia und Velletri hat das Project für die Linie Albano—Velletri dem königl. General-Inspectorate der Eisenbahnen zur Genehmigung vorgelegt. Diese Linie soll normalspurig gebaut werden, wird eine Länge von 14 km haben und, mit Ausschluss des rollenden Materiales, ca. 3,000.000 Lire kosten.

— (Pensionscassa der Sicilischen Eisenbahn.) Der Ausschuss musste der Oberleitung der Bahn unterbreiten, dass die Cassa zur Zeit mit Unterbilanz zu wirthschaften gezwungen ist und daher eine Erhöhung der staatlichen und sonstigen Zuschüsse zur Zeit ausnahmsweise angezeigt erscheine; ein dahinzielender Antrag ist den Ministerien der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen, als im staatlichen Interesse liegend, unterbreitet worden.

Schiffahrt.

Elbing. (Verkehr auf dem Oberländischen Canal im Jahre 1893.) Nach den im Jahresberichte der Kaufmannschaft zu Elbing für das 1893 gelieferten Nachweisungen bezifferte sich der Verkehr auf dem Oberländischen Canal im Jahre 1893, wie folgt:

I. Nach dem Oberlande (zu Berg) fuhren über die Ebene Buchwald:

	Schiffe und Flösse
von Danzig, Tiegenhof	109
„ Elbing	614
„ Dollstädt, Drausensee	250
„ Haff, Königsberg	22
zusammen	995
nach Deutsch-Eylau	219
„ Saalfeld	60
„ Geserichsee	52
„ Osterode	97
„ Drewenzsee	3
„ Schillingsee	127
„ Liebemühl	144
„ Röthloff, Samrod, Pinnausee	293
zusammen	995

Von den Schiffen und Flössen wurden unter Anderem befördert: 317 Schock Rohr und Stroh, 2200 q Oelkuchen, 53·5 t Theer und Pech, 1445 q Mühlenfabrikate und Kraftmehl, 6683 q Oel und Petroleum, 160 q Chemikalien, 530 q Bier, Essig und Wein, 13.250 l Branntwein und Spiritus, 1286 q Salz, 793·6 t Häringe, 1350 q künstlicher Dünger, Guano, Knochenmehl, 24.995 q Steinkohlen und Coaks, 1360·4 mille Ziegel und Dachsteine, 765 q Schiefer und Dachpappe, 890 q Cement und Cementsteine, 50 q Thonwaaren und Porzellan, 3179 q Roheisen, Eisenwaaren und Waffen, 14.175 q Stückgüter, 9000 q Zuckerrübenschnitzel.

II. Nach dem Oberlande (zu Thal) fuhren über die Ebene Buchwald:

	Schiffe und Flösse
von Deutsch-Eylau	151
„ Saalfeld	224
„ Geserichsee	303
„ Osterode	67
„ Drewenzsee	112
„ Schillingsee	330
„ Liebemühl	118
„ Röthloff, Samrod, Pinnausee	353
zusammen	1658
nach Danzig, Tiegenhof	151
„ Elbing	944
„ Dollstädt, Drausensee	527
„ Haff, Königsberg	36
zusammen	1658

Von den Schiffen und Flössen wurden unter Anderem befördert: 1166·5 t Weizen, 4670·7 Roggen, 175·1 t Gerste, 197 t Hafer, 83 t Oelsaaten und Wachholderbeeren, 1584 Scheffel Kartoffel, 13·55 t Theer und Pech, 320 q Mühlenfabrikate und Kraftmehl, 101·4 q Bier, Essig, Wein, 898.472 l Branntwein und Spiritus, 30.651 Rmtr. Torf, 32.150 Rmtr. Brennholz und Reisig, 10.904 Stück Rundholz, 3661·5 m³ geschnittenes Holz, Bohlen, Bretter, Latten, 143 m³ Feldsteine, 109 mille Ziegel und Dachsteine, 328 m³ Töpferthon, 841 m³ Kies, 400 Rmtr. Spitzpfähle, 718 Rmtr. Gräbenhölzer, 23.052 q Zuckerrüben.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im November 1894.) Im November 1894 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Export.

Nach:	Dampfer:	November
Liverpool	„Tarifa" (Cunard L.)	1—10
Bristol		1—10
Liverpool	„Andalusian"	5—15
Hull	„Mourino"	5—15
Bordeaux	„Andrássy"	5—15
New-York	„Hesperia" (Anchor Line)	5—15
London	„Durham"	5—15
Tanger [1]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos (via Triest)	„Deák"	15
Liverpool	„Marathon" (Cunard Line)	15—25
Gibraltar [1]), London	„Kálman Király"	15—25
Rouen		15—25
Liverpool	„Algerian"	20—30
Hull	„Hidalgo"	20—30
London	„Sultana"	20—30
New-York	„Armenia" (Anchor Line)	20—30
Algier [1]), Glasgow	„Szent László"	20—30
Grimsby, Leith		20—30
Rotterdam, Antwerpen	„Petőfi"	20—30
Rouen	„Zrinyi"	20—30
Barcelona (via Triest)	„Baross"	25
Bordeaux	„Matlekovits"	25/XI—5/XII

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Algier, Gibraltar oder Tanger angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

Import.

Im November 1894 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	November
Liverpool	Triest, Fiume	„Athenian"	5—15
London	„ „	„Wm. Bailey"	5—16
Barcelona, Cette	„ „	„Zrinyi"	10—20
Hull	„ „	„Palermo"	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo" (Cunard Line)	10—20
Antwerpen	Triest, Fiume	„Kálmán Király"	10—20
London	„ „	„Rákoczy"	10—20
Leith	„ „	„Nagy Lajos"	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Atlas" (Cunard L.)	20—30
Hull	Triest, Fiume	„Bassano"	20—30
London	„ „	„Winestoad"	20—30
Glasgow	„ „	„Stefánia"	20—30
Rouen	„ „	„Széchenyi"	20—30
Bordeaux	„ „	„Andrássy"	20—30

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferners nach von dem Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2 — Budapest, Franz Josef-Platz 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des Nachtrages I zum directen Personentarife.

Mit Giltigkeit vom 15. November 1894 tritt der Nachtrag I zum directen Personentarife vom 15. Jänner 1893 in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung diverser Stationen in den directen Personentarif, sowie Fahrpreise, welche bereits im Instructionswege eingeführt waren.

Teplitz, am 29. October 1894. [808]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Tarifes Theil II, Heft 4.

In dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife Theil II, Heft 4, ist auf Seite 80 der Punkt g des Ausnahmetarifes I durch folgenden Worlaut zu ersetzen:

„Steine aller Art (mit Ausnahme der in Pos. S, 59 der Waarenclassification im Theil I genannten) in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener, ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten, ferner Pflastersteine, Saum- und Bordsteine, auch Mühlsteine.“

Wien, am 27. October 1894. [809]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.

Einführung eines neuen Tarifes für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr.

Mit 15. November 1894 tritt auf den Linien Wien—Stammersdorf und Floridsdorf—Gross-Enzersdorf ein neuer Tarif in Kraft und wird gleichzeitig der Tarif, giltig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Linien, aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes werden zum Preise von 20 kr. (40 Hellern) bei der Direction und bei allen Stationscassen abgegeben.

Wien, am 27. October 1894. [810]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.

Einstellung der Ausgabe von Abonnements- und Schülerkarten.

Vom 21. September 1894 angefangen wurde die Ausgabe von Abonnements- und Schülerkarten in der Richtung von und nach der Station Wien (Schönbrunner Linie) der Linie Wien—Hietzing—Mödling eingestellt.

Wien, am 29. October 1894. [811]

Sonstige Nachrichten.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen directen Tarifes.) Für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Erfurt, Magdeburg und Frankfurt a. M. und der Station Berlin Hamburger und Lehrter Bhf. des Directionsbezirkes Altona einerseits und Stationen mittel- und westschweizerischer Eisenbahnen andererseits tritt am 1. November ein directer Tarif in Kraft. Derselbe ist als Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife bezeichnet. Durch diesen Tarif wird der bisher noch in Geltung gewesene Inhalt des provisorischen Tarifheftes vom 1. Jänner 1887 und der zu demselben erschienenen Nachträge mit Ausnahme des 7. Nachtrages aufgehoben und ersetzt. Indessen werden in denjenigen Verbindungen zwischen den Stationen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau einerseits und mittel- und westschweizerischen Stationen andererseits, für welche der neue Tarif keine oder theilweise erhöhte Frachtsätze enthält, soweit dieses der Fall, die Sätze des provisorischen Tarifheftes, bezw. seiner Nachträge noch bis Ende Jänner 1895 angewendet.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung von Ausnahme-Frachtsätzen für den Giessereiroheisen-Verkehr von der Station Niederschelden.) Am 1. November treten für den Giessereiroheisen-Verkehr von der Station Niederschelden des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld nach den Stationen Leipzig I (bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf), Plagwitz-Lindenau, Görlitz i. Schles. und Zittau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die Güterexpeditionen der genannten Stationen Auskunft geben.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Einbeziehung einer Station in den Ausnahmetarif 3 für Holz des Specialtarifes II u. s. w.) Mit Wirksamkeit vom 20. October wurde die Station Klingenberg-Colmnitz in den Ausnahmetarif 3 für Holz des Specialtarifes II etc. etc. — Seite 63 des Nachtrages XI — wie folgt einbezogen:

Von und nach	Eisenstein	Gotteszell	Ludwigsthal	Regen	Zwiesel
	Frachtsätze für 100 kg in Mark				
Klingenberg-Colmnitz	1·09	1·21	1·12	1·17	1·13

— (Einführung von directen Frachtsätzen.) Für die Stationen „Ludwigsstadt und Lehesten“ sind directe Frachtsätze mit der sächsischen Station „Neschwitz“ nicht nur für den Wagenladungsverkehr, sondern auch für den Gesammtverkehr zur Einführung gelangt.

Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. October 1894. (Ergänzung der Schnitt-Tabelle.) Die Schnitt-Tabelle auf Seite 13—15 des Ausnahmetarifes ist mit Wirksamkeit vom 23. October wie folgt ergänzt worden:

Reexpeditions-Gruppe	Entfernungen bis Lindau km	Nach Lindau transit von	a b Schnittsätze in Centimes für 100 kg
A	237	Dombühl	111
A	429	Kulmbach	166
A	240	Reichertshofen . . .	95

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1897	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Raffinirtes Petroleum	Triest-S. Andrea	Laibach	Aufgabe von S. Sabba nach südlich der Donau gelegenen Eisenbahnstationen mit directen Frachtbriefen in Wagenladungen à 10 Tonnen, bezw. Frachtzahlung hiefür	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Südwest.-Oesterr.-Ungar. Seehafentarif, giltig vom 1. September 1892 sammt Nachtrag I, Südösterr.-Ungar.-Bayerischer Grenztarif, giltig vom 1. Februar 1892, Südösterr.-Ungar.-Schweizerischer Grenztarif, giltig vom 1. Jänner 1893. sammt Nachträgen I—III, Tirol-Küstenländischer Tarifnachtrag I vom September 1884 und Tarif für den Verkehr Triest etc. einerseits und Villach, Klagenfurt etc. andererseits, giltig vom 1. September 1892 sammt Nachtrag I	Verschieden	Verschieden	45% Nachlass von dem Antheile, welcher aus dem jeweiligen Gesammtfrachtsatze bis zur Bestimmungsstation der Sendung im Verhältniss der Kilometer auf die Strecke der k. k. österr. Staatsbahnen Triest-S. Andrea—Laibach (143 km) entfällt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	Die Differenz wird nur für jene Sendungen liquidirt, welche nach den diesfalls bestehenden Vereinbarungen factisch via Herpelje-Divacca-Laibach auf die k. k. österr. Staatsbahnlinien geleitet worden sind. Dem Versender steht ein Einfluss auf diese Instradirung nicht zu.
1898	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Petroleum-Naphta (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Mähr.-Ostrau	München C.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis zum 31. December 1895			Mark 1·98		Im Kartirungswege		
					München O.B.					1·92				
					München S.B.					1·95				
1899	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum-Naphta (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Jasło	Doos. Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm für einen Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis zum 31. December 1895			Mark 2·53		Im Kartirungswege		
				Mährisch-Ostrau						1·99				
				Pardubitz						1·65				
				Zagórzany						2·49				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1900	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zucker, raffinirt	Ebenfurth transit	Krems Amstetten St. Valentin Steyer Linz Wels Ried Salzburg Bludenz Bregenz Dornbirn Feldkirch Wörgl	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 51 61 73 79 79 88 103 114 204 219 213 208 151	kr. 39 51 58 62 64 67 76 83 130 136 135 132 104	kr. 12 10 15 17 15 21 27 31 74 83 78 76 47	Im Kartirungswege		Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen in Pottendorf-Landegg aufgegeben werden.
1901	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rundholz aus der Pos. H, 19 der Güterclassification des Tariftheiles I	Eisenau Frassin a. M. Gurahumora Illischestie Kaczyka Kimpolung Komanestie a. Slobodzia Molit Parhontz Pertestie Strigoia Theodorestie Wama	Stanislau	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 66 61 59 56 51 68 46 64 41 49 54 44 65	kr. 42 37·8 36 34 31·5 44·1 29 39·6 26·5 30·5 33 28 40·8	kr. 24 23·2 23 22 · 19·5 23·9 17 24·4 14·5 18·5 21 16 24·2	Im Kartirungswege		
1902	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stein- und Sudsalz aus der Pos. S, 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kaczyka Kaczyka	Czerepkoutz Hliboka Kuczurmare Czudin Storozynetz Sadagora Radautz	Unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen bei frachtgutmässiger Aufgabe a) in beliebigen Mengen; b) von mindestens 5000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen; c) von mindestens 10000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Kreuzer a) b) c) 30 25 20 30 25 — 30 25 — 30 25 20 30 25 — 30 25 — 20 20 —	Verschieden	Im Kartirungswege		
1903	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Asbestgespinnste (Asbestgarne, Asbestseile und dergl.), sowie Talcumseile	Lend-Gastein	Allen Stationen der im Local-Gütertarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, genannten Linien	A. Bei Aufgabe unter 5000 kg B. Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür C. Bei Aufgabe von mindest. 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Classe I Ausn.-Tarif IV a Ausn.-Tarif IV b	Classe II Classe A. Ausn.-Tarif IV c	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1904	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bürstenwaaren, ordinäre (d. s. in nicht politirtem und nicht gebeiztem Holze gebundene Bürsten), Schweinsborsten und Rosshaare	Grulich	Sternberg (loco und transit)	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	60	50	10	Im Kartirungswege		
					Wichstadtl-Lichtenau (loco und transit)				9	8	1			
					Hohenstadt (loco und transit)				37	33	4			
					Ziegenhals (loco und transit)				71·2	55·3	15·9			
				oder umgekehrt										
1905	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Kalk, gebrannter, und Kalkstein aus der Pos. K, 2. bezw. S. 58 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Nieder-Lindewiese	Ziegenhals transit	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen ad a) müssen von Setzdorf stammen und mit directen, nach oberschlesischen und deutschen Stationen (excl. Sachsen) lautenden Frachtbriefen in Nieder-Lindewiese zur Aufgabe gebracht werden. Die Sendungen ad b) müssen nach Setzdorf bestimmt sein und nach dem bestehenden directen Tarife für den Oberschlesisch-Mähr.-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1892, bezw. den hiezu erschienenen Nachträgen nach Nieder-Lindewiese abgefertigt werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif, bezw. bestehende directe Tarife für den Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Deutsch-Oesterr. Seehafen-Verband und Ostdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband	Verschieden	4·5 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche die Bestätigung des k. k. Bahnstationsamtes in Nieder-Lindewiese erhalten müssen, dass die Transporte thatsächlich von Setzdorf nach Nieder-Lindewiese zugeführt wurden	
			b) Kohlen, mineralische, und Coaks aus der Pos. K, 32, bezw. C, 22 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Ziegenhals	Nieder-Lindewiese			Tarif für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1892, bezw. der hiezu erschienenen Nachträge	11·1 kr.	7 kr.	4·1 kr.*)		Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung des k. k. Bahnstationsamtes in Nieder-Lindewiese erhalten, dass die betreffenden Kohlensendungen thatsächlich nach Setzdorf weiter versendet wurden	

*) Der Nachlass von 4·1 kr. pro 100 kg wird nur dann gewährt, wenn durch die Vorlage von auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicaten der Nachweis erbracht wird, dass mindestens das gleiche Quantum Kalk und Kalkstein, von Setzdorf stammend, in der Station Nieder-Lindewiese aufgegeben wurde. Die geforderten Frachtbelege sind spätestens bis Ende Februar 1896 vorzulegen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	—	a) Getreide, Hülsenfrüchte, Salz, Eisen und Eisenfabrikate, Brennholz und Schnittholz als Frachtgut in vollen Wagenladungen; b) Kohle, mineralische, Coaks, gepresster Torf, Erze, Eisenflossen, Kalksteine und Bausteine als Frachtgut in vollen Wagenladungen; c) Stückgüter als Frachtgut	Zöptan (oder umgekehrt)	Beliebigen Stationen der Linie Hohenstadt—Zöptau	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 Tonnen jährlich. Frachtzahlung bei den Wagenladungsgütern für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Local-Gütertarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt e	Verschieden	ad a) 0·53 kr. } ad b) 0·4 kr. } pro 100 kg und km plus 1 kr. Manip-Gebühr pro 100 kg; ad c) Manip.-Gebühr des bezeichneten Localtarifes auf 3·2 kr. pro 100 kg herabgesetzt	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den in Zöptan, bezw. Petersdorf-Ullersdorf und Mähr.-Schönberg aufgegebenen Gütern, sowie bei Sendungen ad a) gegen auf die schliessende Firma als Absenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, und bei den in Zöptan zur Abgabe gelangenden Gütern gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Frachtdocumente bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
			Quarzsteine in vollen Wagenladungen	Petersdorf-Ullersdorf	Hohenstadt				Kreuzer 11·5	8·6	2·9			
				Mähr.-Schönberg					11·5	6·2	5·3			

Anmerkung. 1. Der ad a) für Eisen und Eisenfabrikate in vollen Wagenladungen sich ergebende Frachtnachlass (nicht Tarifsatz) wird auch für die genannten Artikel bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief gewährt.
2. Insoferne die refactiewerbende Firma für den Bahntransport ihrer Güter eigene Wagen beistellt und hiefür keinerlei Wagenmiethe beansprucht, wird, falls die Bahnanstalt solche Wagen in Verwendung nimmt, nebst obigem Zugeständnisse noch 1 kr. pro 100 kg Nachlass vom officiellen Tarife gewährt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1906	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, exclusive Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker	Prag (B.W.B.), Prag-Bubna (B.E.B.), Prag-Smichov (B.E.B), Prag K.F.J.B. (k.k.St.B.)	Landeck	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbands-Tarif, Theil II	Kreuzer 118	90	28	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes vorzulegen sind, sowie Beibringung amtlicher Bestätigung, dass der Zucker via Martinsbruck bei Landeck thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz exportirt wurde	
				Taus (B.W.B.), Taus (k.k.St.B.)					115	91	24			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1907	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Fette Schweine	Pécs	Wien (St.E.G.) n. Wien-Matzleinsdorf	Aufgabe in Wagenladungen und Benützung von Borstenvieh-Etagewagen bis zu 15·6 m² Ladefläche, insolange der Verbandstarif nicht billigere Sätze ergibt. Die Bestimmungen des Verbandtarifes bleiben unberührt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil IV, Heft 1	Verschieden	pro Wagen in Hellern 16676	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Wien St. Marx					18314				
				Eszek	Wien (St.E.G.) n. Wien-Matzleinsdorf					20920				
					Wien St. Marx					22558				
1908	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen aller Art, zerlegt und unzerlegt, Locomobile, Dresch-, Säe- (auch Drill-) Maschinen	Den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Zahlung der Fracht hiefür	Vom 15. November 1894 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 3 vom 15. October 1893		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach und von		Altona	Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)	Brake, Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Nordenham	Hamburg B., Lübeck ☐	Harburg H.	Stettin	Swinemünde	Warnemünde
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig							
Budapest-dunap. t. p. n., „ -Ferenczvaros, „ -fővámház, „ -fővar. közrakt., „ -Józsefváros, „ -Kelenföld, „ -Lipótváros, „ -nyugoti p. n., „ -kitérő, „ -deli vasut, „ transit	A	349	360	373	347	342	287	312	374
	B	2	2	2	2	2	2	2	2
Kőbanya-alsó p. n., „ -Felső p. n.	A	349	360	373	347	342	287	312	374
	B	2	2	2	2	2	2	2	2
Moson-Magyar-Óvár	A	329	340	353	327	322	267	292	352
	B	2	2	2	2	2	2	2	2
Ó-Buda-Filatorigát	A	349	360	373	347	342	287	312	374
	B	2	2	2	2	2	2	2	2
Ruttka	A	259	270	283	257	252	197	222	287
	B	1	1	1	1	1	1	1	1
Zsolna	A	242	253	266	240	235	180	205	270
	B	—	—	—	—	—	—	—	—
☐ Zuschlag für Lübeck		—	—	—	2	—	—	—	—

Die Beträge unter B repräsentiren die Coursuntorschiede, und werden dieselben von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres doppelt in Abzug gebracht.

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1909	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn)	Chybi	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	21·3	14·9	6·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Pruchna				22·7	17·2	5·5			
					Petrowitz				24·6	20·6	4·0			
					Bielitz				20·7	13·9	6·8			
					Lodygowice				23·1	17·8	5·3			
					Saybusch-Zablocie				24·0	19·3	4·7			
					Lohnitz				21·9	15·9	6·0			
					Ernsdorf				22·4	16·7	5·7			
					Grodzietz				23·1	17·8	5·3			
					Pogorsch				23·7	18·8	4·9			
					Skotschau				24·3	19·8	4·5			
					Golleschau				25·1	21·4	3·7			
					Hnojnik				28·0	26·2	1·8			
					Seibersdorf				23·7	18·8	4·9			
					Hruschau				27·3	21·1	6·2			
					M.-Ostrau				27·5	21·3	6·2			
					Schönbrunn				28·2	22·6	5·6			
					Teschen K.F.N.B. loco				26·7	24·5	2·2			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Dombrau)				26·7	17·0	9·7			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Karwin)				26·7	17·7	9·0			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Lonkau)				26·7	18·8	7·9			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Trzynietz)				26·7	20·6	6·1			
									in Hellern					
1910	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Raffinadezucker	Aussig	Dux loco	Aufgabe von a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. November 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	a) 33	27	6	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses consignirt einzubringen	
						Aufgabe von b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			b) 33	21	12			
1911	Südbahn-Gesellschaft		Kohlenlösche	Bozen	Trient (Trento)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	39	15	24	Im Kartirungswege		
									Heller pro 100 kg					

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Für das Jahr 1895 benöthigen wir die nachfolgend gruppenweise angeführten Materialien, deren Anschaffung im Submissionswege gesichert werden soll, u. zw.:

Oele und Fettwaaren.

Mineral- und Pflanzenöle, Unschlitt, Stearinkerzen und Seife.

Chemische Artikel.

Salzsäure, Kupfervitriol, Soda und Borax.

Locomotiv- und Waggon-Bestandtheile aus Eisen und Stahl.

Radsterne, Gussstahl-Tyres und Achsen, Volutfedern, Röhren, Anschütz'sche Schmiervasen-Einsätze und sonstige Bestandtheile.

Sonstige Eisen- und Stahlartikel.

Eisen- und Stahlstangen, Platten, Drahtschrauben, Nieten, Ketten.

Kupfer und sonstige Metalle.

Kupfer- und Messingstangen und Platten, Draht, Blei, Zinkplatten, Röhren und sonstige rohe Metalle.

Die benöthigten Quantitäten können aus den Offertformularien entnommen werden.

Die in den Offertformularien eingestellten Quantitäten können von der bestellenden Bahnanstalt, je nach Bedarf, um 25 pCt. erhöht oder um ebensoviel Percent vermindert werden.

Die Bestellungen werden von Fall zu Fall nach Massgabe des Bedarfes mittelst Bestellschein erfolgen.

Die auf diese Materialien Bezug habenden und mit einem 50 kr.-Stempel zu versehenden Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 33.257/94 A II“

bis längstens 1. December l. J., 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) franco einzureichen.

Das Offert kann entweder auf ganze Gruppen oder auch auf einzelne Materialien der Gruppen auf ein oder auf drei Jahre gestellt werden.

In dem Offerte ist der Einheitspreis in Zahlen und Worten per Stück, resp. Kilogramm, franco einer unserer Stationen und der kürzeste Lieferungstermin anzugeben.

Der Offerent hat auch die Aeusserung abzugeben, dass er mit seinem Offerte bis 31. December l. J. im Worte bleibt.

In dem Falle, wenn der bedungene Lieferungstermin nicht eingehalten werden sollte, ist die Direction berechtigt, das ganze bestellte Quantum oder auch nur einen eventuellen rückständigen Theil desselben auf Kosten und Gefahr des Lieferanten bei einer anderen Firma zu bestellen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist bei unserer Budapester Hauptcassa, längstens bis zum 29. November l. J., als Vadium 5 pCt. des Werthes der offerirten Materialquantitäten in Baarem oder cautionsfähigen Werthpapieren zu erlegen, welche letztere mit 10 pCt. unter dem Tagescourse bewerthet werden.

Verspätet eingereichte Offerte oder solche ohne Vadium oder ohne Angabe der Einlieferungsstation werden nicht berücksichtigt.

Gleichzeitig verständigen wir die Herren Offerenten, dass die Eröffnung der eingereichten Offerte öffentlich am 1. December l. J., 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Marie Valerie-Gasse Nr. 11, I. Stock) stattfinden wird, bei welcher Gelegenheit die Offerenten zu erscheinen berechtigt sind.

Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich ansdrücklich das Recht vor, den Offerenten ohne Rücksicht auf den Preis und die Bedingungen frei wählen zu können und eventuell auch die Lieferung einzelner Artikel zwischen mehreren Offerten aufzutheilen.

Endlich kann von jedem Offerenten verlangt werden, die Provenienz und den Erzeugungsort der zu liefernden Materialien mit einem amtlichen Documente nachzuweisen, ferner haben die Lieferanten gleichzeitig mit den Sendungen einen detaillirten Lieferschein und Rechnung in einem Exemplar an dasjenige Materialdepot zu senden, an welches die Materialien adressirt werden.

Schliesslich bemerken wir noch, dass diejenigen Offerenten, die im Jahre 1894 die Lieferung erstanden haben, von denjenigen Materialien, welche sie geliefert haben, dem Offerte keine Muster beizulegen haben, ausgenommen, wenn sich dieselben in Form oder Qualität geändert haben.

Muster werden nicht retournirt.

Die allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Offertformularien können bei unserer Material-Anschaffung (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) um 40 kr. per Exemplar angeschafft werden, allwo auch einzelne Muster zur Einsicht vorliegen.

Budapest, am 23. October 1894.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Specialtarife für

Lagerzins per 100 kg und Woche

I.	**Baumwolle** und **Jute** in gepressten Ballen **Farbhölzer** in Blöcken **Kolophonium** in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	½ kr.
II.	**Wein** in Fässern in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	1½ kr.
III.	**Kaffee**, **Pfeffer**, **Piment**, **Rosinen**, **Korinthen**, **Feigen** (ausschliesslich Fabriksfeigen), **Mandeln** in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	1½ kr.
IV.	**Fabriksfeigen** **Johannisbrod** in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1 kr.
V.	**Haselnüsse**, geschält in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1½ kr.

Lagerzinsfreiheit.

A) **Zucker**, raffinirt, in Säcken, Fässern und Kisten zum Export, dann **Wein** in Fässern, in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine zweiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

B) **Roh- und Sandzucker**, **Hülsenfrüchte**, **Mehl**, **Pflaumen** } zum Export
in Partien von mindestens 500 Metercentner,
Mineralwässer zum Export
in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine dreiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 126. Wien, 3. November 1894. VII. Jahrgang.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Wenn im Zuge des administrativen Verfahrens wider eine Eisenbahn-Unternehmung eine Forderung erhoben wird, welche die Partei aus einem Specialtitel ableitet, so darf sich die Entscheidung des Handelsministeriums nicht auf den Ausspruch beschränken, ob die Forderung nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes begründet sei, sondern muss sich die Entscheidung auch auf den Specialtitel erstrecken.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde des Zaya-Concurrenz-Ausschusses für den Bezirk Zistersdorf gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 9. Mai 1893, Z. 16.822, betreffend Brückenbaukosten, zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird, insoweit mit derselben ein Erkenntniss über die aus dem Begehungsprotokolle vom 25. Mai 1838 abgeleiteten Verpflichtungen abgelehnt wurde, nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben, im Uebrigen die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Der beschwerdeführende Concurrenz-Ausschuss gründet den im Administrativ-Verfahren gestellten und in der Beschwerde aufrecht erhaltenen Anspruch, dass die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet werde, die Kosten für die aus Anlass der Zaya-Regulirung nothwendige Erweiterung der Eisenbahnbrücke über den Zaya-Giessbach bei Drösing in km 61·09 aus Eigenem zu bestreiten, einerseits auf die Bestimmung des § 10 b, Abs. 2, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, andererseits darauf, dass laut des Begehungsprotokolles vom 25. Mai 1838 die Nordbahn-Gesellschaft die Verpflichtung übernommen hat, jede Aenderung, welche sich in der Zukunft an diesem Objecte nothwendig zeigen sollte, auf ihre eigenen Kosten herzustellen.

Da das k. k. Handelsministerium mit der angefochtenen Entscheidung lediglich auszusprechen gefunden hat, dass die Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes keine Handhabe bieten, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Tragung der fraglichen Kosten aufzuerlegen, und in der Gegenschrift des Handelsministeriums ausdrücklich ausgeführt wird, dass dasselbe auf den von dem Concurrenz-Ausschusse geltend gemachten Specialtitel nicht eingegangen ist, so hatte die Entscheidung des Verwaltungs-Gerichtshofes die Fragen zu umfassen, ob die Abweisung des Begehrens des Concurrenz-Ausschusses nach Massgabe der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes sich als begründet darstellt und weiter ob in der Nichtberücksichtigung des vom Concurrenz-Ausschusse geltend gemachten Specialtitels eine gesetzwidrige Verletzung der Rechte des Concurrenz-Ausschusses gelegen ist.

Was nun die erstere Frage anbelangt, so fand der Verwaltungs-Gerichtshof, der in der angefochtenen Entscheidung zum Ausdruck gelangten Rechtsanschauung beizutreten.

Nach § 10, Abs. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sind die Eisenbahn-Unternehmungen allerdings verpflichtet, nicht blos allen Schaden zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst worden ist, sondern auch Vorkehrungen zu treffen, dass auch in der Folge durch die Bahn kein Schaden entstehe.

Würde also gegebenen Falles der Nachweis geliefert sein, dass die bestehende Eisenbahnbrücke Ueberschwemmungsgefahren entweder veranlasst oder aber doch vermehrt, so würde allerdings die Bahn verpflichtet sein, Vorkehrungen zu treffen, welche diese Uebelstände zu beseitigen geeignet sind. Allein durch die gepflogenen Erhebungen ist nicht constatirt worden, dass die bestehende Eisenbahnbrücke in irgend einer Weise die bestandenen Abflussverhältnisse nachtheilig beeinflusst und die Ueberschwemmungsgefahren vergrössert; es wird vielmehr im Protokoll vom 16. März 1893 ausdrücklich constatirt, dass die Umgestaltung der Eisenbahnbrücke wegen des Zaya-Regulirungsprojectes sich als nothwendig herausstellt und dass dieses Regulirungsproject sich dadurch als eine wesentliche Abänderung der dermaligen Abfluss-

verhältnisse darstellt, dass der bisher in den Zaya-Mühlbach eingeleitete und durch den Eisenbahn-Durchlass bei km 60·3/4 weitergeführte Eichhornbach nun ebenfalls in das Hauptbett einbezogen wird.

Es handelt sich also beim Umbau der fraglichen Brücke nicht um Hintanhaltung von Wasserschäden, welche durch den Bestand der Bahn verursacht würden, und eben darum erscheint die Bestimmung des § 10, Abs. b, des citirten Gesetzes auf den concreten Fall nicht anwendbar.

Dagegen war der Verwaltungs-Gerichtshof des Erachtens, dass die Administrativ-Entscheidung auch darüber hätte ergehen sollen, ob der vom beschwerdeführenden Concurrenz-Ausschusse geltend gemachte besondere Verpflichtungstitel zu Recht bestehe und ob kraft desselben die Eisenbahn-Unternehmung die nach dem Regulirungsprojecte nothwendige Aenderung der Eisenbahnbrücke auf eigene Kosten zu veranlassen verpflichtet sei.

Das k. k. Handelsministerium glaubte die Untersuchung dieser Frage und die Entscheidung darüber darum ablehnen zu können, weil die Vereinbarungen, welche das Begehungsprotokoll vom 25. Mai 1838 über die Verpflichtungen der Bahn bezüglich der fraglichen Eisenbahnbrücke enthält, nicht zu den Angelegenheiten gerechnet werden können, welche sich auf die Vollziehung des viel späteren Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854 beziehen, und weil daher die durch den § 13 dieses Gesetzes umschriebene Competenz des Handelsministeriums nicht zutreffe.

Nach der Anschauung des Verwaltungs-Gerichtshofes ist aber durch die Bestimmung des § 13 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes die Competenz des Handelsministeriums keineswegs auf jene Fälle beschränkt worden, welche unter der Wirksamkeit des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes sich ereignen; es ist vielmehr die Competenz der Administrativ-Behörden für alle Angelegenheiten statuirt, welche durch das Eisenbahn-Concessions-Gesetz ihre Regelung gefunden haben und nach dessen Normen zu beurtheilen sind, ohne Rücksicht darauf, ob die Concessionirung der Eisenbahn vor oder nach Beginn der Wirksamkeit dieses Gesetzes stattgefunden hat.

Dass der Competenzbestimmung des § 13 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes keineswegs die einschränkende Deutung des k. k. Handelsministeriums gegeben werden kann, ist umso gewisser, als ja das citirte Gesetz an Stelle des Hofkanzlei-Decretes vom 30. Juni 1838, Polit. Ges.-Sammlg. Nr. 83, getreten ist und auch nach diesem Gesetze — wie insbesondere aus den Bestimmungen des § 7, Abs. 3, und § 10 sich ergibt — den Administrativ-Behörden die gleiche Competenz gewahrt war.

Die Feststellungen des politischen Begehungsprotokolles ddo. 25. Mai 1838 bilden nach dem vorerwähnten Concessions-Gesetze auch dermalen einen integrirenden Bestandtheil des Concessionsactes selbst und sind insbesondere in jenen Theilen, welche darauf abzielen, die Verpflichtungen der Bahn in Absicht auf die Wahrung der allgemeinen Sicherheit zu normiren (§ 7, Abs. 3, des Hofdecretes vom 30. Juni 1838 und § 10, lit. b, c. des Gesetzes vom 14. September 1854), öffentlichrechtlicher Natur.

Wenn der Vertreter des k. k. Handelsministeriums bei der öffentlichen Verhandlung geltend machte, dass die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezüglich der Brückenobjecte in dem Begehungsprotokolle vom 25. Mai 1838 übernommenen Verpflichtungen privatrechtlicher Natur sind und eine Entscheidung über die Tragweite der fraglichen Abmachungen ausserhalb der Competenz des k. k. Handelsministeriums gelegen sei, so konnte der Verwaltungs-Gerichtshof diesen Ausführungen nicht beipflichten; denn durch die erwähnten Abmachungen wird keinerlei Bestimmung in Absicht auf die Wahrung concreter Rechte einzelner Privatpersonen getroffen. Es handelte sich vielmehr sowohl den intervenirenden Behörden als auch den intervenirenden Parteien und ihren Vertretern (Herrschaft, Unterthanen) um ganz allgemeine, auf die Sicherstellung aller Interessenten abzielende Feststellungen wegen Abwendung nicht vorhersehbarer möglicher Nachtheile durch die geschaffenen Aenderungen in den Abflussverhältnissen.

Feststellungen der Begehungsprotokolle solcher Art erfolgen aber in Wahrung der allgmeinen öffentlichen Sicherheit und sind daher öffentlichrechtlicher Natur.

Auch der formellen Einwendung des Vertreters der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dass eine Entscheidung des k. k. Handelsministeriums über die der Bahngesellschaft aus dem Begehungsprotokolle eventuell erwachsenden Verpflichtungen gar nicht verlangt worden ist, konnte der Verwaltungs-Gerichtshof schon darum kein Gewicht beimessen, weil in dem bezüglichen Gesuche des Zaya-Concurrenz-Ausschusses de präs. 28. Juni 1892 ausdrücklich das Begehren gestellt worden ist, es möge in der Sache auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes, sowie auf Grund des Begehungsprotokolles vom 25. Mai 1838 die Entscheidung gefällt werden.

Von diesen Erwägungen geleitet, konnte der Verwaltungs-Gerichtshof die Ablehnung der Entscheidung über die Rechtswirksamkeit des von der beschwerdeführenden Partei geltend gemachten Specialtitels und über die aus diesem Titel abzuleitenden Rechte und Pflichten nicht für gesetzlich begründet erkennen, und es war darum die Entscheidung in diesem Punkte aufzuheben.

Erkenntniss vom 20. September 1894, Z. 3460.
[H.-M.-Z. 53.841.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Deutschbrod-Přibislau-Saar. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 20. October die k. k. Statthalterei in Prag und Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Oskar Baron Lazarini, k. k. Baurath in Graz, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Deutschbrod der Oesterr. Nordwestbahn über Přibislau nach Saar im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und den Zeitpunkt für diese Amtshandlung derart festzustellen, dass die in den beiden Kronländern gelegenen Theilstrecken der intendirten Localbahn in unmittelbarer Aufeinanderfolge der Trassenrevision unterzogen werden können. Bei dieser Amtshandlung wird die Lage der Endstation Saar mit Rücksicht auf die Offenhaltung der Möglichkeit einer späteren Fortsetzung der Linie in der Richtung gegen Neustadtl zu erörtern und über das Ergebniss der Commission ein gutächtlicher Bericht zu erstatten sein. [H.-M.-Z. 55.247.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Ausführungsplan.) Der Ausführungsplan für zwei in der Station Kuttenthal für Zwecke der Zuckerfabrik Unter-Cetno neu angelegte Geleise wurde nachträglich genehmigt. [16. October, Z. 56.211.]

— (Linie Rumburg—Schluckenau: Wasserleitung in Schluckenau.) In km 9·2/3 der Strecke Rumburg—Nixdorf wird für Zwecke der Stadtgemeinde Schluckenau eine Wasserleitung hergestellt. [12. October, Z. 54.346.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Geleise-Erweiterung und bauliche Veränderungen in Milostin-Kounowa.) In der Station Milostin-Kounowa wird das Geleise II und III in der Richtung gegen Eger um 150 m verlängert und ein neues Geleise (IV) von 500 m Nutzlänge hergestellt. Aus diesem Anlasse wird der Parallelweg links der Bahn in km 71·92 bis 72·01 verlegt, das Bahnhofplanum erbreitert, die Weichenversicherungsanlage reconstruirt, bezw. erweitert; endlich werden die Semaphore in der Richtung gegen Eger überstellt. [13. October, Z. 55.670.]

— (Erweiterung des Arbeiterwohnhauses in Oberdorf.) Für die Erweiterung des ebenerdigen Arbeiterwohnhauses Nr. C 91 in Oberdorf wurde der Bauconsens ertheilt. [22. October, Z. 57.345.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Wasserleitung in Wien.) In das Telegraphengebäude am Spitz des Wiener Hauptbahnhofes wird die Hochquellen-Wasserleitung eingeführt. [13. October, Z. 52.676.]

— (Geleisevermehrung in Elbekosteletz. Im Fabrikshofe der Zuckerfabrik des David Bloch in Elbekosteletz wurden die Geleise der von der Station Neratowitz der Böhm. Nordbahn zur genannten Zuckerfabrik führenden Schleppbahn vermehrt. [12. October, Z. 50.501.]

— (Bauliche Herstellungen nächst der Station Libšic.) Für die Herstellung einer Brückenwaage im Zuge des zur Thonwaaren- und Ziegelfabrik der Firma Anton Dvořak & Carl Fischer führenden Schleppgeleises und eines Bureaugebäudes nächst der Station Libšic wurde die Baubewilligung ertheilt. [13. October, Z. 55.669.]

Wiener Localbahnen. (Niveaukreuzung.) Das von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegte Project der Niveaukreuzung der Localbahn Wiener Neudorf—Guntramsdorf mit dem Schleppgeleise der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft wurde zur Ausführung genehmigt. [18. October, G.-I.-Z. 19.100.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Linie Stanislau—Woronienka.) Die Linie Stanislau—Woronienka wird voraussichtlich am 20. November dem Verkehre übergeben werden. Vom Eröffnungstage an wird nachstehender Fahrplan in Kraft treten: In der Strecke Stanislau—Mikuliczyn werden die Züge Nr. 3151, 3152, 3153 und 5154 täglich verkehren, während der Zug Nr. 3155 in der Strecke Mikuliczyn—Woronienka und der Zug Nr. 3156 in der Strecke Woronienka—Delatin nur an Sonntagen verkehren wird, um den Bewohnern zwischen Mikuliczyn und Woronienka die Möglichkeit zu bieten, am Markt- und Gerichtstage nach Delatyn und zurück zu gelangen. Die Activirung täglicher personenführender Züge in der Strecke Mikuliczyn—Woronienka wird erst von dem Zeitpunkte der Eröffnung der ungarischen Anschlussstrecke in Aussicht genommen.

Mühlkreisbahn. (Auflassung des Zugschrankens in km 13·9.) Auf Grund der am 28. August durchgeführten Localverhandlung wurde die Auflassung des Zugschrankens in km 13·9 der Mühlkreisbahn, sowie des Läutewerkes an der Rodlbachbrücke unter Vorschreibung besonderer Sicherheitsmassnahmen genehmigt. [22. October, H.-M.-Z. 56.079.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungarischen Handelsministers über den diesjährigen Waaren- und Personenverkehr während der ersten drei Quartale.) Dem Berichte des kgl. ungar. Handelsministers an die Legislative zufolge über die Gestion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen war während der ersten drei Quartale, d. i. bis Ende September, der Waarenverkehr um 92.000 Wagen grösser als in der gleichen Periode des vorigen Jahres. Hievon entfallen 13.800 Wagen auf den Vieh-, 7000 Wagen auf den Holz-, 13.000 Wagen auf den Kohlentransport. Beim Getreideverkehr zeigt sich ein Abfall von 3400 Wagen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre waren bis Ende September um fl. 1,926.000 gewachsen. Im Nachbarverkehre wurden um 551.000 Stück Karten weniger verkauft, weil mehrere Stationen aus demselben herausgehoben und den grösseren Zonen angeschlossen wurden; in Folge dessen hat sich die Zahl der Reisenden im Fernverkehre um 1,766.000 gehoben. Die definitiven Einnahmen der Staatsbahnen betrugen bis Ende Juni fl. 40,200.000, und ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Steigerung von fl. 3,623.000.

Untergrundbahn in Budapest. (Bauausführung. Die Bauunternehmung der Budapester Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95) hat im Bereiche der Andrássystrasse bereits einen Abschnitt fertig gestellt. Die Seitenwände sind in Betonmauerwerk ausgeführt und die obere, unmittelbar unter dem Strassenpflaster liegende Eindeckung ist aus Eisen hergestellt. Der Abstieg zu den Haltestellen ist ca. 3 m tief (bei den Londoner mit Dampf betriebenen Untergrundbahnen liegt die Sohle der Bahn 25 m unter dem Strassenniveau). Die Strecke wird in ihrer ganzen Ausdehnung doppelgeleisig hergestellt, so zwar, dass der stärkste Verkehr leicht zu bewältigen sein wird. Nachdem auch des Nachts bei elektrischem Lichte gearbeitet wird, ist die Eröffnung des Betriebes noch vor Ablauf des vertragsmässigen Termines zu gewärtigen. Zur Sicherung des Eindringens von Grundwässern durch starken Druck bei abnorm hohem Wasserstande der Donau wird auch die Sohle der Bahn tief nach abwärts betonirt.

Projectirte Eisenbahn Versecz-Lugos-Maros-Illye. (Ausbau-Programm und Trassenbestimmung.) Die Projectanten der Localbahn Versecz-Lugos-Maros-Illye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99, Vorconcession Post 2) haben den Beschluss gefasst, die projectirte Linie bis Ende 1895 auszubauen. Dem Bauprogramme zufolge soll zuerst die von der Station Versecz der Linie Temesvár—Versecz—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen abzweigende, diese in der Station Gataja, eventuell Zsidovin mit der Linie Vojtek—Gataja—Zsidovin—Resicza, und beide genannten Linien mit der Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest—Temesvár—Lugos—Karansebes—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende Theilstrecke Versecz—Lugos, sodann aber sofort die die vorbenannten Linien mit der Linie Budapest—Arad—Maros-Illye—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende Schlussstrecke Lugos—Maros-Illye ausgebaut werden. Diese letztere wird von Lugos aus über Boszur, Facset, Dobra und von dort aus im Marosthale bis Maros-Illye geführt werden. Durch die projectirte Eisenbahn Versecz-Lugos-Maros-Illye wird die derzeit kürzeste Verbindung Siebenbürgens mit der Donau, und zwar mit den Umschlagplätzen Báziás und Orsova, hergestellt werden.

Projectirte Eisenbahn Györ (Raab)-Veszprém-Dombovár. (Termin für den Beginn des Baues.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, sich veranlasst gefunden, den Projectanten der Eisenbahn Györ (Raab)-Veszprém-Dombovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1893, Vorconcession Post 1) eine ausserordentliche Staatssubvention von 200.000 fl. für den Fall zuzusichern, wenn der Nachweis geliefert wird, dass bis 14. October im Wege der Concessions-Verhandlungen die Finanzirung der Bahn und die Ausführung des Baues gesichert sind, ferner die bindende Erklärung abgegeben wird, dass der Bau, wenn es die Witterungsverhältnisse gestatten, spätestens im Jänner 1895 in Angriff genommen wird. Nachdem nun beide Bedingungen erfüllt sind, ist die Ausführung des Projectes nunmehr ausser Frage gestellt. Die projectirte Linie, welche die donaurechtsuferseitige Hauptlinie Budapest—Györ—Bruck a. d. L. (—Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit deren Linie Székesfehérvar (Stuhlweissenburg)—Veszprém—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) in der Station Veszprém, ferner die Südbahnlinie Budapest-Ofen—Lepsény—Kanizsa—Pragerhof in der Station Lepsény, schliesslich diese drei Linien mit der südlichen Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Budapest-Dombovár-Zákány-Zágráb (Agram)-Fiume in der Station Dombovár wechselseitig verbindet, ist gegenüber der Route (Wien—) Györ—Budapest—Dombovár um circa 100 km kürzer, daher im Verkehre zwischen dem Westen Europas und Mittelungarn von eminent verkehrspolitischer Bedeutung, insbesondere für den Cerealienexport, da nebst dem von der Bahn berührten, an und für sich bedeutendem Productionsgebiete zwischen dem Balaton (Plattensee) und der Donau nach erfolgter Herstellung der stabilen Donaubrücke zwischen Báttaszék und Baja und Ausbau der Linie Báttaszék—Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53, Vorconcession

Post 2) von Dombovár aus via Baja die geradlinige Verbindung mit der Bácska und weiterhin in südöstlicher Richtung mit dem Banate hergestellt sein wird.

Torontáler Comitats-Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. (Ausbau der Linie Zsombolya [Hatzfeld]—Párdány.) Die „Torontáler Comitats-Localeisenbahnen-Actiengesellschaft" hat die zum Zwecke des Ausbaues der Linie Hatzfeld—Párdány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 ex 1893) neuerdings emittirten $4^1/_2$percentigen Prioritäts-Obligationen im Nominalwerthe von fl. 1,193.100 an die Pester Ungarische Commercialbank begeben. Die Bank hat die bereits früher durch diese Bahn emittirten Obligationen im Nominalbetrage von fl. 1,561.000 seinerzeit ebenfalls erworben und bis heute zu dem Zwecke in ihrem Portefeuille behalten, um dieselben mit der jetzigen Emission zu einer einheitlichen, innerhalb 50 Jahren zu tilgenden $4^1/_2$percentigen Prioritäts-Anleihe im Nominalwerthe von fl. 2,754.100 = 5,508.200 Kronen vereinigt, für deren Verzinsung und Rückzahlung das Comitat Torontál garantirt, zu emittiren. Wie wir erfahren, wird die Commercialbank diese Obligationen im Monate Jänner auf den Markt bringen.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest nach Uj-Pest und Rákos-Palota. (Constituirende Generalversammlung.) Die Projectanten einer vom V. Bezirk Budapests (Leopoldstadt) über Uj-Pest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 126 ex 1893) bis Rákos-Palota (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 42, Vorconcession Post 2, Nr. 76 und 92) zu erbauenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, d. i. die Firma „Ganz'sche Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest und Leobersdorf (bei Wien)" im Vereine mit der „Ungarischen Bank für Handel und Industrie" und dem Bankhause Jacob Landau in Berlin, haben die Finanzirung der projectirten Linie bereits sichergestellt, und wird die constituirende Generalversammlung der Actionäre der neuen Gesellschaft demnächst stattfinden. Der Bau der neuen Linie wird voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres begonnen und bis zum Sommer 1895 fertiggestellt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 23. October 1894 bei der Firma:

„Localbahn Wodňan—Prachatitz"

Ottokar Mokry als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ablauf der Functionsdauer gelöscht, dagegen Ferdinand Pechtl in Prachatitz als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) Die Versammlung vom 29. October erhielt durch die von dem Vorsitzenden, Civil-Ingenieur E. A. Ziffer, gehaltene Besprechung über die mit so grosser Spannung erwartete, nunmehr im Abgeordnetenhause durch Se. Excellenz den Herrn Handelsminister Grafen Wurmbrand bereits eingebrachte Regierungsvorlage, betreffend das neue Localbahngesetz, eine hervorragende Bedeutung. Ingenieur Ziffer beleuchtete vom fachmännischen Standpunkte aus den Gesetzentwnrf, und sprach sich derselbe über den inneren Werth dieser Regierungsvorlage dahin aus, dass die Begünstigungen und Erleichterungen, die für den Bau und Betrieb sowohl der Local- als Kleinbahnen gewährt wurden, wie nicht minder die Zusicherung einer ganzen Reihe von Befreiungen der bisher von den Localbahnen getragenen Lasten, endlich die besonderen finanziellen Begünstigungen und Zugeständnisse namentlich in Bezug auf die Capitalsbeschaffung so weitgehender Natur sind, dass die Entfaltung einer lebhaften Thätigkeit und Heranziehung des Privatcapitales wie der Privatindustrie auf dem Gebiete des heimischen Localbahnwesens unstreitig erwartet werden könne.

Für den Verein selbst, führte der Redner aus, müsse es aber zur ganz besonderen Befriedigung gereichen, dass in der Begründung zu dem gedachten Gesetzentwurfe die von dem Vereine sowohl für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen abgegebenen Gutachten, als auch seine der Regierung hinsichtlich der Errichtung von Eisenbahnrenten-Banken unterbreiteten Anträge mehrfach als werthvoll und zutreffend hervorgehoben wurden. Unter langhaltendem Beifalle wurde sodann beschlossen, Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister für die hiedurch der Thätigkeit des Vereines gezollte Anerkennung den ehrfurchtsvollsten Dank abzustatten.

Ingenieur Carl Büchelen hielt sodann einen Vortrag über die Berechnung der Betriebsauslagen, der virtuellen und tarifarischen Längen bei Adhäsions-Eisenbahnen. An zahlreichen interessanten Beispielen führte er den Beweis, dass die vom Regierungsrathe Professor Heyne in Graz aufgestellte Formel für die Berechnung der kilometrischen Betriebsausgaben bei Hauptbahnen: $M = 1042 + 0.006 \left(1 + \frac{\alpha}{2}\right) x$ . . . . . (worin x die pro km beförderte Anzahl Personen- und Tonnengüter, $\alpha = \frac{1000\,(h + h')}{2.\,l}$ die durchschnittlichen Steigungsverhältnisse der Bahn von der Länge l und der Summe der Steigungen h, sowie der Gefälle h' bedeuten) verlässlicher sei, als wenn die Kosten durch einen Betriebscoëfficienten oder durch detaillirte Ausgabenberechnungen ermittelt werden, sowie dass man auf Grund der mit dieser Formel erhaltenen Betriebsauslagen in vielen Fällen beurtheilen könne, ob eine in der Bauanlage theurere, im Betriebe aber billigere Bahn wirthschaftlicher sei, als eine zwar in baulicher Beziehung billigere, dafür aber hinsichtlich der Betriebsführung theurere wäre. Hierauf basirend, sei derjenigen Linie der Vorzug zu geben, bei welcher die Verzinsung des Baucapitals und die Betriebsauslagen den geringeren Betrag ergeben. Selbstverständlich ist der Umstand zu berücksichtigen, dass mit dem Anwachsen des Verkehres die auf die Tonnenkilometer entfallenden Auslagen sich vermindern. In vielen Fällen aber, wo man sich nur über den Verkehrs- und Betriebswerth zweier oder mehrerer in Betracht kommender Linien unterrichten wolle, sei es empfehlenswerther, den Vergleich auf die virtuellen Längen zu basiren, zu deren Berechnung sich die Formel: $V = l \left(1 + \frac{\alpha}{5}\right)$ oder $= l + 100\,(h + h'$, bezw. für die virtuelle Länge pro Betriebskilometer die Formel: $V = 1 + \frac{\alpha}{5}$ oder $= 1 + \frac{100\,(h + h')}{l}$ vorzüglich eigne, die auch den weiteren grossen Vorzug besitze, dass man aus derselben die weitere Formel: $M = 1042 + 0{\cdot}006.\,v.\,x.$ erhält, d. h. eine Formel, nach welcher die Betriebsauslagen aus den virtuellen Längen berechnet werden können. Bei grossem Verkehre x könne man, ohne einen grossen Fehler zu machen, sagen: „Die Betriebsauslagen zweier Linien (mit gleich grossem Verkehre x) verhalten sich annähernd zu einander wie deren virtuelle Längen." Nur die virtuellen, nicht aber auch die tarifarischen Längen lassen einen verlässlichen Schluss auf den Verkehrs- und Betriebswerth zweier Linien zu. In den Anfängen des Eisenbahnbetriebes hätte die Bestimmung alter Concessionen und die darauf fussende Verordnung, wonach Bahnen ermächtigt werden können, für Steigungen mit und über 15‰ deren $1^1/_2$fache Betriebslänge der Bemessung der Tarife zu Grunde zu legen, eine gewisse Berechtigung und ihr Gutes gehabt, heute aber nicht mehr, und zwar um so weniger, als das angenommene Mass für die Tariflänge $t = 1{\cdot}5\,t$ ein ganz willkührliches sei. Die Wissenschaft biete das Mittel, die Tariflänge zu berechnen und zu untersuchen, ob oder inwieweit die Anrechnung einer Tariflänge im Geiste der Verordnung überhaupt statthaft sei. Wenn mit e die pro Personen- oder Tonnenkilometer erzielte Einnahme bezeichnet wird, so erhält man zur Berechnung der Tariflänge die Formel: $t = \frac{1042}{e.\,x} + \frac{0{\cdot}006\,(1 + 0{\cdot}2\,\alpha)}{e}$ oder $= \frac{1042}{e.\,x} + \frac{0{\cdot}006}{e}\,\alpha$ . . ., aus welcher zu ersehen, dass das Mass der Tariflänge von dem Verkehre und dem Einheitstarife abhängig ist, und dass, wenn auch bei einem anfänglich geringen Verkehr die Anrechnung einer Tariflänge zulässig war, das Mass derselben mit dem anwachsenden Verkehre stets kleiner und schliesslich der Betriebslänge gleich wird, ja sogar kleiner wird als diese. Aus diesem Grunde bringen die k. k. Staatsbahnen im Personenverkehre nicht mehr, im Güterverkehre aber nur ausnahmsweise bei einzelnen wenigen Strecken „Tariflängen" in Anrechnung, da bei 25‰ Steigung und einem Verkehre von 330.000 Tonnen bei einer Einahme von 0·0212 fl. pro Tonnenkilometer die Tariflänge t nur mehr = 1·1 km ist, bei weniger als 25‰ Steigung aber gleich der Betriebslänge wird. Der Vortragende erachtet die entwickelten Formen für so richtig und den Gegenstand für so wichtig, dass er den Antrag stellte, der Verein möge die geeigneten Schritte thun, damit diese Formeln allgemeine Anwendung finden und künftig in der Statistik α und v für jede Bahnstrecke ausgewiesen werden, was für die Beurtheilung der Betriebskosten überaus werthvoll wäre.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages VI zum Anhange der Tarife Theil II vom 1. Jänner 1893.

Im Nachhange zu der in Nr. 117 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums vom 13. October 1894 auf Seite 1953 enthaltenen Kundmachung über die Ausgabe des obgenannten Nachtrages wird weiters bekannt gegeben, dass dieser Nachtrag ausser den sub 1 und 2 angeführten Kartirungs-Frachtsätzen auch noch
„sub 3: Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen, und
sub 4: Berichtigungen des Anhanges, sowie des Nachtrages IV hiezu“
enthält.

Wien, am 30. October 1894. [812]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Anhang (Steinkohlenverkehr). (Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif 16 für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w., sowie Berichtigungen und Ergänzungen.) Vom 1. November 1894 ab wurden die nachbenannten Kohlenversandtstationen des Bezirkes der königl. preussischen Eisenbahn-Direction Breslau in den Ausnahmetarif 16 für die Beförderung von Steinkohlen etc. einbezogen. Es beträgt die Fracht bis

	Sosnowice loco	Sosnowice transito
	Mark für 100 kg	
von Marthaschacht der Carlssegengrube	0·125	0·115
von Imielin	0·135	0·125

Im genannten Anhange sind ausserdem auf Seite 3 nachstehende Berichtigungen und Ergänzungen vorzunehmen: Bei lfd. Nr. 44 (Brzezinka etc.) ist die „Carlssegengrube“ zu streichen; bei lfd. Nr. 55 (Beatenglück- etc. Grube) ist noch hinzuzufügen: „Redengrube“.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung eines Nachtrages.) Zu Heft 3, erste Abtheilung, der Verbands-Gütertarife (Verkehr Altona, Hannover, Oldenburg und Lübeck-Büchen—Ostschweiz) tritt am 1. November 1894 der 3. Nachtrag in Kraft. Durch denselben wird die Station Bad Nauheim des Directionsbezirkes Hannover in den directen Verkehr einbezogen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband und Badischer Binnenverkehr. (Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Zucker aller Art.) Unter Aufhebung der bezüglichen bisherigen Frachtsätze wurden mit 1. November 1894 für Zucker aller Art, welcher schweizerischerseits zum Eingange in die Schweiz verzollt wird, die nachstehenden ermässigten Frachtsätze eingeführt:

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, gemeinschaftliches Heft. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 15. October ist zum vorbezeichneten Tarifhefte der Nachtrag IX erschienen, welcher enthält:

I. Aenderungen zu F. Tariftabellen;
II. Anderweiter Wortlaut des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbestimmungen des Ausnahmetarifes 11 für Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse;
III. Sonstige Aenderungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft 1. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Zum vorbezeichneten Tarifhefte ist mit Giltigkeit vom 15. October 1894 der IX. Nachtrag erschienen, welcher enthält:

I. Ergänzungen der Kilometertafel I;
II. Ergänzung des Ausnahmetarifes 6 für Steine des Specialtarifes III;
III. Sonstige Aenderungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft 2. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Zu dem vorbezeichneten Tarifhefte ist mit Giltigkeit vom 15. October der VIII. Nachtrag erschienen, welcher enthält:

I. Ergänzung der Kilometertafel I;
II. Ergänzung der Kilometertafel II;
III. Ausnahmetarif Nr. 13 für krummlinig profilirte und abfacirte, jedoch ungeschliffene Bausteine;
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes 6 für Steine des Specialtarifes III;
V. Sonstige Aenderungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft 3. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Zum vorbezeichneten Tarifhefte ist mit Giltigkeit vom 15. October der VIII. Nachtrag erschienen, welcher enthält:

I. Ergänzung der Kilometertafel I;
II. Ausnahmetarif 13 für krummlinig profilirte und abfacirte, jedoch ungeschliffene Bausteine;
III. Ergänzung des Ausnahmetarifes 6 für Steine des Specialtarifes III;
IV. Sonstige Aenderungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerische Verkehrsleitungsvorschriften vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Zu den vorgenannten Leitungsvorschriften ist der III. Nachtrag erschienen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holzausnahmetarif vom 1. März 1884. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 15. October ist zum vorbezeichneten Holzausnahmetarife der Nachtrag XI erschienen, welcher enthält:

I. Aufnahme der Stationen Mainroth und Rentwertshausen der Bayerischen Staatsbahn;
II. Sonstige Aenderungen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 1. November gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderungen der Kilometertafel II;
II. Aenderungen der Ausnahmetarife.

Nach	Von					
	Waghäusel		Frankenthal		Gross-Gerau	
	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
	Pfennig für 100 kg					
Basel (Bad. Bahnhof) loco	104	58	121	68	140	76
Basel (Bad. Bhf.) transit Verbindungsbahn	112	62	121	68	140	76
Waldshut transit	126	69	148	80	162	87
Schaffhausen loco und transit	121	67	144	78	157	85
Singen transit	114	63	136	74	150	81
Konstanz transit	126	69	148	80	162	87

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1912	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Petroleum und Mineral-Schmieröl	Triest		Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehre zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	France pro Tonne = 1000 kg			Rückvergütung	Bei frankirten Sendungen gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lantende Duplicat-Frachtbriefe; bei Sendungen in angewiesener Fracht gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lantende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Amberg				38·58	35·17	3·41			
					Ansbach				44·06	36·89	7·17			
					Aech				31·63	30·31	1·32			
					Aschaffenburg				54·12	48·26	5·86			
					Augsburg				32·57	31·25	1·32			
					Bad Kieeingen				48·20	43·74	4·46			
					Bamberg				39·91	36·80	3·11			
					Bayrenth				35·25	32·66	2·59			
					Blaichach				32·74	31·61	1·13			
					Buchloe				36·35	34·23	2·12			
					Cham				40·80	37·15	3·65			
					Dachau				36·92	29·10	7·82			
					Deggendorf				34·95	29·16	5·79			
					Dillingen a/d. Donau				37·83	35·25	2·58			
					Donauwörth				39·83	35·36	4·47			
					Eichetädt Bahnhof				39·91	35·80	4·11			
					Eisenstein B.St.B.				39·54	33·75	5·79			
					Erlangeu				39·91	36·80	3·11			
					Feuchtwangen				45·91	39·01	6·90			
					Forcbheim				39·91	36·80	3·11			
					Frauzenshad B.St.B.				30·07	28·75	1·32			
					Freisiug				37·58	30·26	7·32			
					Fürth				39·91	36·80	3·11			
					Furth i/W. B.St.B.				36·34	31·97	4·37			
					Gemünden				50·27	44·41	5·86			
					Gotteszell				36·73	30·90	5·83			
					Günzburg				32·57	32 29	0·28			
					Gunzenhaueen				44·86	37·97	6·89			
					Haslau				30·96	30·17	0·79			
					Hergatz				28·29	27·60	0·69			
					Hersbruck l. d. P.				39·10	36·47	2·63			
					Hershruck r. d. P.				38·73	36·25	2·48			
					Hocbstadt-Marktzeuln				39·32	36·52	2·80			
					Hof B.St.B.				34·07	32·34	1·73			
					Illertiesen				35·02	31·58	3·44			
					Immeustadt				31·69	30·56	1·13			
					Ingolstadt C.B.				39·91	33·80	6·11			
					Kaufbeuren				36·43	35·04	1·39			
					Kempten				33·24	31·70	1·54			
					Kitzingen				46·65	41·12	5·53			
					Kronach				40·51	37·71	2·80			
					Kulmbach				37·69	35·12	2·57			
					Landshut				34·99	29·39	5·60			
					Lauf l. d. P.				39·91	36·86	3·05			
					Lauf r. d. P.				39·54	36·64	2·90			
					Lauingen				37·46	34·99	2·47			
					Lichtenfels B.St.B.				39·91	36·80	3·11			
					Ludwigsthal				38·95	33·16	5·79			
					Marktbreit				46·78	43·34	3·44			
					Markt-Redwitz				31·63	29·75	1·88			
					Marktscborgast-Berneck				36·58	34·18	2·40			
					Meiningen B.St.B.				46·65	43·54	3·11			
					Memmingen				32·95	29·51	3·44			
					Mindelheim				35·02	30·59	4·43			
					Münchberg				35·03	33·30	1·73			
					Neumarkt a. d. Rott.				32·10	26·50	5·60			
					Neustadt a/d. W. N.				33·55	32·17	1·38			
					Neuulm				32·57	30·86	1·71			
					Nördlingen				42·27	35·68	6·59			
					Nürnberg C.B.				39·91	36·80	3·11			
					Nürnberg O.B.				39·91	36·80	3·11			
					Oberdort h. Bieeeenbofeu				37·25	36·18	1·07			
					Oberdorf b. Immenstadt				32·43	31·12	1·31			
					Oherndorf-Schweinfurt				46·50	42·04	4·46			
					Obereitnau				27·23	26·66	0·57			
					Oherstaufen				30·43	29·54	0·89			
					Ochsenfurt				46·78	43·43	3·35			
					Pappenheim				39·91	35·75	4·16			
					Pegnitz				35·84	33·17	2·67			
					Pfarrkirchen				34·62	29·02	5·60			
					Plattliug				34·29	28·46	5·83			
					Probstzella B.St.B.				43·47	40·67	2·80			
					Regen				37·76	31·97	5·79			
					Regensburg				39·10	32·49	6·61			
					Rehau				33·03	31·55	1·48			
					Reicheledorf				39·91	36·80	3·11			
					Ritschenhausen B.St.B.				46·43	43·32	3·11			
					Röttenhacb b. Lindau				29·47	28·73	0·74			
					Schlacbters				27·62	27·01	0·61			
					Schwabach				39·91	36·80	3·11			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Petroleum und Mineral-Schmieröl	Triest		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehre zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg			Rückvergütung	Bei frankirten Sendungen gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe; bei Sendungen in angewiesener Fracht gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Schwabmünchen				37·61	33·72	3·89			
					Schwandorf				37·25	33·60	3·65			
					Schweinfurt				46·35	41·87	4·48			
					Selb				32·14	30·82	1·32			
					Senden				34·17	32·46	1·71			
					Seussen				31·11	29·44	1·67			
					Solnhofen				39·91	35·21	4·70			
					Sonthofen				33·03	31·90	1·13			
					Strasskirchen				35·17	29·38	5·79			
					Straubing				36·06	30·27	5·79			
					Sünching				37·25	31·—	6·25			
					Tirschenreuth				33·12	30·97	2·15			
					Treuchtlingen				39·91	36·20	3·71			
					Wallersdorf				35·03	28·68	6·35			
					Weiden				33·99	30·63	3·36			
					Weissenburg a. Sand.				39·91	36·80	3·11			
					Wiesau				31·55	29·40	2·15			
					Wunsiedl				32·44	30·56	1·88			
					Würzburg B.St.B.				46·78	43·68	3·10			
					Zwiesel				38·58	32·75	5 83			
1913	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen oder pro Frachtbrief. Die Aufgabe der Sendungen hat im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg			Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Benfeld				43·36	36·32	7·04			
					Bennweier				41·52	34·32	7·20			
					Bollweiler				39·72	32·57	7·15			
					Colmar				41·18	34·07	7·11			
					Dornach				38·94	31·82	7·12			
					Gebweiler				40·12	32·94	7·18			
					Haagen				38·20	29·69	8·51			
					Hagenau				46·72	39·69	7·03			
					Heissenstein				40·23	33·07	7·16			
					Logelbach				41·35	34·19	7·16			
					Lützelhausen				45·21	37·27	7 94			
					Markirch				43·64	36·44	7·20			
					Masmünster				40·68	33·44	7·24			
					Mühlhausen				38 77	31·57	7·20			
					Münster				42·24	35·07	7·17			
					Rappoltsweiler				41·91	34·82	7·09			
					Rothau				45·77	38·69	7·08			
					St. Amarin				40·45	33·32	7 13			
					St. Kreuz i. L.				43·48	36·32	7·16			
					Sentheim				40·40	33·19	7·21			
					Türkheim				41·52	34 32	7·20			
					Wesserling				40·62	33·44	7·18			
1914	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oberschlesische und Ostrauer Kohle, Coaks und Briquettes	Von den Versandtstellen der nebenstehend angeführten Tarife	Himberg	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oberschles.-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien; Tarif für den Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien } giltig vom 1. Juni 1893	Verschieden		1 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnise sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1915	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Feuerfeste Steine	M.-Ostrau	Karánsebes	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	109·8 kr.		Im Kartirungswege		
1916	Oesterr. Nordwestbahn		Palmkernkuchen	Schreckenstein	Kolin Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	47·8 kr.	41 kr.	6·8 kr.	Im Kartirungswege		
1917	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Rottenmann	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893		Pfge. 124*)		Im Kartirungswege		Die Conrsdifferenz beträgt 2 Pfge. pro 100 kg und ist dermalen doppelt von den Frachtsätzen abzuziehen. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfge. pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.
				Aussig-Landungsplatz						124				
				Schönpriesen-Umschlag						119*)				
				Dresden-Elbkai						146				
1918	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steine, gebrannt, etc., des Ausnahmetarifs Nr. 30	Rauscha, Directionsbezirk Berlin	Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Falkenau-Hillemühle Grund-Georgenthal Habichtstein Haida Hirschberg i. B. Jungbunzlau B.N.B. und Oe.N.W.B. Kreibitz-Neudörfl Liebenau Melnik Münchengrätz Politz-Sandau Prag u. Vysočan B.N.B. Rehdörfel Röhrsdorf Rumburg Stranesnitz-Neustädtel Zwickau i. B.	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 30 bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1892		Mark 0·49 0·54 0·46 0·37 0·58 0·49 0·60 0·67 0·38 0·43 0·74 0·60 0·58 0·88 0·57 0·46 0·37 0·57 0·57		Im Kartirungswege		

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Für das Jahr 1895 benöthigen wir die nachfolgend gruppenweise angeführten Materialien, deren Anschaffung im Submissionswege gesichert werden soll, u. zw.:

Oele und Fettwaaren.

Mineral- und Pflanzenöle, Unschlitt, Stearinkerzen und Seife.

Chemische Artikel.

Salzsänre, Kupfervitriol, Soda und Borax.

Locomotiv- und Waggon-Bestandtheile aus Eisen und Stahl.

Radsterne, Gnssstahl-Tyres und Achsen, Volutfedern, Röhren, Anschütz'sche Schmiervasen-Einsätze und sonstige Bestandtheile.

Sonstige Eisen- und Stahlartikel.

Eisen- und Stahlstangen, Platten, Drahtschrauben, Nieten, Ketten.

Kupfer und sonstige Metalle.

Kupfer- nnd Messingstangen nnd Platten, Draht, Blei, Zinkplatten, Röhren und sonstige rohe Metalle.

Die benöthigten Qnantitäten können ans den Offertformularien entnommen werden.

Die in den Offertformularien eingestellten Qnantitäten können von der bestellenden Bahnanstalt, je nach Bedarf, um 25 pCt. erhöht oder um ebensoviel Percent vermindert werden.

Die Bestellungen werden von Fall zu Fall nach Massgabe des Bedarfes mittelst Bestellschein erfolgen.

Die auf diese Materialien Bezug habenden und mit einem 50 kr.-Stempel zu versehenden Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 33.257/94 A II“

bis längstens 1. December l. J., 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) franco einzureichen.

Das Offert kann entweder auf ganze Gruppen oder auch auf einzelne Materialien der Gruppen auf ein oder auf drei Jahre gestellt werden.

In dem Offerte ist der Einheitspreis in Zahlen nnd Worten per Stück, resp. Kilogramm, franco einer unserer Stationen und der kürzeste Lieferungstermin anzugeben.

Der Offerent hat auch die Aeusserung abzugeben, dass er mit seinem Offerte bis 31. December l. J. im Worte bleibt.

In dem Falle, wenn der bedungene Liefernngstermin nicht eingehalten werden sollte, ist die Direction berechtigt, das ganze bestellte Quantnm oder anch nur einen eventuellen rückständigen Theil desselben auf Kosten nnd Gefahr des Lieferanten bei einer anderen Firma zu bestellen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist bei nnserer Budapester Hauptcassa, längstens bis zum 29. November l. J., als Vadium 5 pCt. des Werthes der offerirten Materialquantitäten in Baarem oder cautionsfähigen Werthpapieren zu erlegen, welche letztere mit 10 pCt. unter dem Tagescourse bewerthet werden.

Verspätet eingereichte Offerte oder solche ohne Vadium oder ohne Angabe der Einlieferungsstation werden nicht berücksichtigt.

Gleichzeitig verständigen wir die Herren Offerenten, dass die Eröffnung der eingereichten Offerte öffentlich am 1. December l. J., 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Marie Valerie-Gasse Nr. 11, I. Stock) stattfinden wird, bei welcher Gelegenheit die Offerenten zu erscheinen berechtigt sind.

Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich ausdrücklich das Recht vor, den Offerenten ohne Rücksicht auf den Preis und die Bedingungen frei wählen zu können und eventuell auch die Liefernng einzelner Artikel zwischen mehreren Offerten aufzutheilen.

Endlich kann von jedem Offerenten verlangt werden, die Provenienz und den Erzeugnngsort der zu liefernden Materialien mit einem amtlichen Documente nachzuweisen, ferner haben die Lieferanten gleichzeitig mit den Sendungen einen detaillirten Lieferschein und Rechnnng in einem Exemplar an dasjenige Materialdepot zu senden, an welches die Materialien adressirt werden.

Schliesslich bemerken wir noch, dass diejenigen Offerenten, die im Jahre 1894 die Lieferung erstanden haben, von denjenigen Materialien, welche sie geliefert haben, dem Offerte keine Muster beizulegen haben, ausgenommen, wenn sich dieselben in Form oder Qualität geändert haben.

Mnster werden nicht retournirt.

Die allgemeinen Lieferungsbedingnisse nnd Offertformularien können bei unserer Material-Anschaffung (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) um 40 kr. per Exemplar angeschafft werden, allwo auch einzelne Muster zur Einsicht vorliegen.

Budapest, am 23. October 1894.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Erste österreichische Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Nachtrag IX vom 1. November 1894 zum Gebührentarife vom 1. März 1890

für das

Oeffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, II., Franzensbrückenstrasse

der

Ersten österreichischen Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Giltig vom 15. November 1894.

I. Allgemeiner Tarif.

4. Manipulations-Gebühren.

A. Ein- und Auslagerung und Abwage.

Ans den Sätzen:

für Einlagernng unverpackter Waaren nnd volnminöser Colli per 100 kg fl. —·05 kr.

und für Auslagernng unverpackter Waaren und voluminöser Colli per 100 kg fl. —·05 kr.

werden die Worte „und volnminöser Colli“ eliminirt und wird am Schlusse dieses Absatzes der Satz eingeschaltet:

„Die Ein- und Auslagerung voluminöser Colli, wie Maschinen, Geräthe, Korbwaaren, Mobilien etc. wird nach Massgabe der aufgewendeten Arbeitskraft und Zeit berechnet.“

C. Sonstige Manipnlationen.

Für jede sonstige Manipulations-Arbeit per Mann und Tag ö. W. fl. 2.—

6. Verbindungsbahnsätze.

A. Frachtsätze.

An Stelle der bisherigen treten die jeweils nach dem von der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien herausgegebenen und in Geltung stehenden Gebührentarife bestimmten Transportgebühren.

7. Extragebühren.

Provision für Incassi oder Auszahlungen am hiesigen Platze bis ö. W. fl. 1000·— 25 kr, über ö. W. fl. 1000·— ¼‰.

Specialtarif E.

e) Binderarbeit oder sonstige Handleistungen per Mann nnd ganzen Tag . . . . ö. W. fl. 2·—

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (411)

CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.

Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co. in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (398)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel

aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (396)

Patronen und Geschosse.

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. – Arbeiterzahl 2300.

(391)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von Eisenbahnwagen für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, Tender, Tramwaywagen für Pferde- und Dampfbetrieb, Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, Transmissionen, complete Einrichtungen für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, vollständige Kühlanlagen nach Linde's System, Treber-Trockenanlagen System Hencke, Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, Einrichtungs-Armatur-Gegenstände für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 – Paris 1878

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl; „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 127. **Wien, 6. November 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 10. September 1894*) für die Localbahn Zwittau-Polička.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Dr. Wenzel Hübsch, Obmann der Ortsvertretung der Stadt Polička innerhalb der Stadtmauern, und Josef Thanabauer, Mitglied der obigen Ortsvertretung und Realitätenbesitzer in Polička, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Zwittau nach Polička gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, ferner des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Zwittau der Linie Brünn—Prag der privilegirten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Stadt Polička.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

---

*) Enthalten in dem am 26. October 1894 ausgegebenen LXXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 207.

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;
c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;
d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufzunehmenden, binnen 76 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 650.000 fl. österr. Währ. Noten gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 27.406 fl. österr. Währ. festgesetzt.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritäts-Anlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, dem zufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung des Anlehens hat hiebei jener der Actien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Verzinsung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertrags-Präliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätesten binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die Coupon-Stempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem für das Anlehen an die Landesbank des Königreiches Böhmen zu zahlenden Regiebeitrage in der Höhe von $^1/_8$ Percent des jeweilg ungetilgt aushaftenden Darlehensbetrages, sowie von etwaigen an eben diese Bank zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staats-

verwaltung durch Erlag einer Caution im effectiven Betrage von 10.000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn, und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Handelsministeriums und der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, bezw. der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Der mit der Landesbank des Königreiches Böhmen abzuschliessende Darlehensvertrag, ferner die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse, nach freiem Ermessen vorbehalten.

Weiter bleibt die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 16.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 17.

Die Concessinäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 18.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 19.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher dem Erfordernisse für die bedungene Verzinsung und Rückzahlung des bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommenen Anlehens (§ 3) zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des Anlehens erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung des ersteren zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der in Gemässheit des Absatzes 3 zu leistenden, noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen den jeweilig ungetilgt aushaftenden Theil des Anlehens zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung des Anlehens erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des aufgenommenen Anlehens belastete Eigenthum und in deu Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaflichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 20.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 19, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 19) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 21.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 22.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am zehnten Tage des Monates September, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Zwittau nach Polička

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Zwittau nach Polička ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichts-Organes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 21·3 km lange Bahn zweigt am nördlichen Ende der Station Zwittau von der Linie Brünn—Prag der privilegirten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ab, übersetzt zunächst die Zwittawa im Norden der Stadt Zwittau, steigt sodann in vorwiegend westsüdwestlicher Richtung zur Wasserscheide zwischen dem Donau- und Elbegebiete an und erreicht zwischen den Ortschaften Rausenstein und Stangendorf die mährisch-böhmische Landesgrenze.

Im weiteren Zuge kreuzt die Trasse die Polička-Zwittauer Aerarialstrasse südöstlich von Blumenau, überschreitet den sogenannten „Lettenhübel“ nördlich von Laubendorf und senkt sich, die vorgenannte Aerarialstrasse zum zweiten Male übersetzend, nach Polička herab, woselbst nordöstlich der Stadt, an der von Polička nach Leitomischl führenden Aerarialstrasse, die Endstation Polička errichtet wird

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes Zwittau, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der privilegirten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsminsterium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Verwaltung der privilegirten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

Bei Abschluss der betreffenden Vereinbarungen ist thunlichst das Formulare der k. k. Staatsbahnen für Schleppbahnverträge zu verwenden.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen, wobei die Einschaltung von Uebergangscurven mit beibehaltenem Centrum empfohlen wird.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000, mindestens eine Länge von 14 m erhalten.

Das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven ist noch vor dem Baubeginne dem Localbahnamte des k. k. Handelsministeriums zur Genehmigung vorzulegen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 20 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Permille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern hat die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m zu betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Absatz 1, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach den für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 10. April 1887, Z. 10.275, genehmigten Normalien, jedoch mit beiderseitigen Winkellaschen und mit Einklinkungen in jeder Winkellasche auszuführen.

Hiebei darf die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte nicht über 77·5 cm, die Inanspruchnahme der Schienen soll unter Berücksichtigung einer grössten zulässigen Abnützung der Schiene von 5 mm der Schienenhöhe höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nur dann statthaft, wenn sämmtliche Schienen-Befestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel mindestens entsprechend den vorstehend angeführten Oberbaunormen zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen mindestens 0·25 m und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen können mit besonderer Genehmigung des k. k. Handelsministeriums auch aus Riegelmauerwerk hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die durchschnittliche Entfernung der Wärterhäuser in der freien Bahn hat circa 5 km zu betragen.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen oder aus auf einer Untermauerung ruhenden Blockwänden zu errichten.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 10·7 km zu betragen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll, mit Ausschluss der Geleise der Abzweigungsstation, welche auf Kosten der Concessionäre von der privilegirten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hergestellt werden, mindestens 5·2 Percent der Bahnlänge betragen.

Die Anlage von Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Handelsministeriums ergehenden Weisungen auszuführen.

In jener Station, welche laut Punkt 9, Absatz 4, Distanzsignale erhält, sind diese letzteren mit den Central-Weichenstellanlagen in Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

In den zur Wasserentnahme bestimmten Stationen sind solche Vorkehrungen, bei welchen zur Wasserentnahme der Locomotivdampf in Anspruch genommen wird, nur über besondere Genehmigung des k. k. Handelsministeriums gestattet.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbau-Anlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung, wie unter Punkt 8 erwähnt, in entsprechende Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionäre der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen. Nach Genehmigung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verordnungslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmungen.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Die diesbezüglichen Kosten sind jedoch im ersten Anlagecapitale nicht enthalten, und wird über die Bedeckung derselben seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österr.-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österr. Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphen-Leitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphen-Leitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Frachtsätze.

Wien, am 5. October 1894.

Der k. k. Handelsminister
Wurmbrand m. p.

Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. November 1894, Z. 47.488, betreffend die Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen. *)

§ 1.

Auf Grund und in Ausführung der Bestimmungen in den §§ 66, 67 und 77 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1852, und in § 10, lit. e, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, wird hinsichtlich der Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten, einschliesslich der darauf bezugnehmenden Vereinbarungen der Bahnen unter einander (Cartelle, Uebereinkommen etc.), sowie über die mit den Tarif-Angelegenheiten im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen Nachstehendes verfügt:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 2.

Competenz.

(1) Die Beurtheilung und Erledigung der Berichte der Privateisenbahn-Verwaltungen über die in § 1 aufgeführten Gegenstände, bezw. die Genehmigung dieser Berichte, wo dieselbe der Staatsverwaltung vorbehalten erscheint, ist in erster Instanz der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen (rücksichtlich der Localbahnen dem Localbahnamte) als Aufsichtsbehörde übertragen.

(2) Die Entscheidung über einschlägige Fragen principieller Natur, ferner die Genehmigung der Tarifgrundlagen für neu zur Eröffnung gelangende Bahnen, sowie wesentlichere Abänderungen der Grundlagen bestehender Tarife bleiben, wie bisher, dem Handelsministerium vorbehalten.

(3) Hinsichtlich der Competenz in den auf die Durchführung des Eisenbahn-Betriebsreglements und des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr bezugnehmenden Fragen gelten die Bestimmungen des I. Abschnittes des Einführungs-Erlasses vom 10. December 1892, Z. 56.001, Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 143.

(4) Gegen Verfügungen oder Entscheidungen der Aufsichtsbehörde steht die Beschwerde (Recurs, Vorstellung etc.) an das Handelsministerium offen.

(5) Dieselbe ist binnen vier Wochen vom Tage der Zustellung der in Beschwerde gezogenen Verfügung oder Entscheidung bei der Aufsichtsbehörde zu überreichen.

§ 3.

Vorlegende Verwaltung.

Die Berichte sind vorzulegen:

1. Rücksichtlich des Localverkehres jeder Bahn durch die deren Betrieb führende Verwaltung, eventuell auch durch jene Unternehmung (Corporation, Concessionär), welcher das Eigenthum der betreffenden Bahnlinie zusteht.

2. Rücksichtlich der gemeinsamen Tariftheile und sonstiger allgemeiner Angelegenheiten, ferner der Verbandsverkehre etc.:

a) im Falle die geschäftsführende Verwaltung eine österreichische Bahnverwaltung ist, durch diese;

b) wenn die Geschäftsführung dagegen von einer ungarischen oder ausländischen Bahnverwaltung besorgt wird, durch jene österreichische Verwaltung, welche entweder allein betheiligt erscheint oder von den übrigen betheiligten Verwaltungen hiefür ein für allemal das Mandat erhält.

Sollte letzteres rücksichtlich eines Verkehres ausnahmsweise nicht erfolgt sein, so obliegt die Vorlage der auf dem betreffenden Tarife zuerst genannten österreichischen Verwaltung.

c) Ein Verzeichniss der vorlegenden Verwaltungen ist der Aufsichtsbehörde durch eine hiezu zu delegirende Verwaltung zu übermitteln, und sind durch letztere auch etwaige Aenderungen des Verzeichnisses bekannt zu geben.

§ 4.

Zeitpunkt der Berichterstattung.

(1) Bei der Berichterstattung sind die im Abschnitte III der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47.510, über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben (Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 128) nebst I. Nachtrag vom 15. December 1892, Z. 63.072 (Vrdgs.-Bl. Nr. 148), vorgeschriebenen Fristen zu berücksichtigen.

(2) Insoferne es sich daher um die Prüfung, bezw. Genehmigung einer Vorlage handelt, hat die Ueberreichung zu einem solchen Zeitpunkte zu erfolgen, dass diese Prüfung, bezw. Genehmigung vor dem Eintritte der erwähnten Fristen anstandslos stattfinden kann.

---

*) Diese Verordnung, sowie die mit derselben im Zusammenhange stehende Verordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510, über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben sind als 107. Heft der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen im Drucke und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei zum Preise von 20 kr. erschienen.

(3) Für den Zeitpunkt der Berichterstattung ist nicht das Datum der Eingabe, sondern deren Präsentirungstag als massgebend zu betrachten.

§ 5.

Skizzirung der Grundlagen und Andeutung der Motive.

(1) In den Berichten sind alle jene Erläuterungen und Begründungen in klarer und übersichtlicher Weise aufzunehmen, welche zum Verständnisse und zur Beurtheilung der Tragweite der beabsichtigten Massnahmen erforderlich sind.

(2) In diesem Sinne sind bei neu einzuführenden Tarifen, sowie bei Tarifänderungen überhaupt jedesmal die Grundlagen derselben und bei Verbandtarifen das Verhältniss zu den Localtarifen der betheiligten Bahnen zu skizziren und die Motive anzugeben, welche eine Aenderung, bezw. Ermässigung oder Erhöhung der Sätze veranlasst haben.

(3) Eine eingehende Begründung ist ferner insbesondere in allen jenen Fällen geboten, wo es sich um Abänderung reglementarischer Bestimmungen handelt.

(4) Bei Schnitttarifen sind die Schnittpunkte, ferner bei Eliminirung von Stationen aus einem directen Tarife die Anzahl der von oder nach diesen Stationen innerhalb Jahresfrist vorgekommenen Abfertigungen anzugeben.

(5) Das Gleiche gilt bezüglich der Aufhebung bestehender Ausnahmetarife.

(6) In dem Definitivdrucke eines Tarifes gegenüber dem Probedrucke vorgenommene Modificationen sind gleichfalls zu erläutern.

II. Besondere Bestimmungen.

§ 6.

(1) Neu einzuführende Tarife und Tarifänderungen (vergl. §§ 3—5 und 7 der Verordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510, über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben [Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 128] nebst I. Nachtrag vom 15. December 1892, Z. 63.072 [Vrdgs.-Bl. Nr. 148]) sind im Entwurfe oder Probedrucke in je zwei Exemplaren zu überreichen, von welchen dann eines der vorlegenden Verwaltung signirt zurückgestellt wird.

(2) Die definitiven Tarife sind der Aufsichtsbehörde, und zwar die Personentarife in je vier Exemplaren (wovon eines für das Post-Coursbureau bestimmt ist) und die Gütertarife in je drei Exemplaren, zu dem aus § 4, Abs. 1, der gegenwärtigen Verordnung sich ergebenden Zeitpunkte vorzulegen.

(3) Sollte die Vorlage nicht innerhalb dieses Termines erfolgen, so ist die Aufsichtsbehörde berechtigt, die Hinausschiebung des Beginnes der Wirksamkeit um die Zeit der Verzögerung anzuordnen.

§ 7.

(1) Zusammenstellungen bestehender directer Frachtsätze (vergl. § 6 der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47.510, Vrdgs.-Bl. Nr. 128),

Berichtigungsblätter zu bestehenden Tarifen (vergl. § 4, Abs. 3, und § 5, d, der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47.510, Vrdgs.-Bl. Nr. 128),

Antheilstabellen und Instradirungsvorschriften

können der Aufsichtsbehörde erst nach ihrer Fertigstellung im Definitivdrucke, und zwar die Zusammenstellungen directer Frachtsätze und die Berichtigungsblätter in der für den Definitivdruck von Tarifen vorgeschriebenen Anzahl, die Antheilstabellen und Instradirungsvorschriften dagegen in nur je zwei Exemplaren vorgelegt werden.

(2) Diese Vorlagen sind auch ohne Hinausgabe eines besonderen Erlasses vier Wochen nach erfolgter Ueberreichung als anstandslos erledigt zu betrachten.

(3) Antheilstabellen und Instradirungsvorschriften sind wenigstens im internen österreichischen Verkehre zugleich mit dem Definitivdrucke des betreffenden Tarifes vorzulegen.

§ 8.

(1) Die Auflage von Verzeichnissen der auf den Linien jeder Bahnverwaltung giltigen Verbandtarife und deren fortlaufende Ergänzung durch periodisch hinauszugebende Nachträge erscheint als sehr wünschenswerth.

(2) Von derartigen Verzeichnissen, bezw. von den betreffenden Nachträgen ist der Aufsichtsbehörde durch die auflegende Verwaltung je ein Exemplar zu übermitteln.

(3) Die Vorlage der monatlichen Tarifveränderungsausweise hat in Hinkunft zu entfallen.

§ 9.

Die Protokolle über alle Conferenzen und Commissionen in Tarif- und reglementarischen Angelegenheiten, welche, sei es in bestehenden Verbänden oder zum Zwecke der Erstellung von directen Tarifen, ferner von den Directoren-Conferenzen und den durch dieselben bestellten Comités abgehalten werden, ferner alle auf Tarifangelegenheiten bezugnehmenden Vereinbarungen der Bahnen unter einander (Cartelle, Uebereinkommen etc.) sind sofort nach ihrer Vervielfältigung in zwei Exemplaren an die Aufsichtsbehörde vorzulegen.

§ 10.

(1) Die Circularien, Verbands-Dienstbefehle u. dgl. über die den Gegenstand dieser Verordnung bildenden Angelegenheiten fallen, insoferne sie auf die Gebührensätze Einfluss nehmen oder sonst von meritorischer Bedeutung sind, unter die Bestimmungen der §§ 6 und 7 der gegenwärtigen Verordnung.

(2) Hiedurch wird jedoch an der Verpflichtung nichts geändert, sämmtliche Circularien in Tarifangelegenheiten, gleichwie alle anderen Circularien, allmonatlich im Sinne der Erlässe der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 28. Juni 1871, Z. 4046, C.-Bl. Nr. 53, S. 661, und vom 10. Juni 1873, Z. 4458, C.-Bl. Nr. 66, S. 601, nachträglich in Vorlage zu bringen.

III. Vorlagen an die Militärbehörden.

§ 11.

(1) Sowohl von den Militärtarifen sammt Nachträgen, als auch von den sonstigen neu einzuführenden Tarifen, einschliesslich aller Special- und Ausnahmetarife, Tarifänderungen und Aufhebungen bestehender Tarife oder in solchen enthaltener Tarifsätze im Localverkehre und österreichischen, bezw. österreichisch-ungarischen Anschluss- und Verbandsverkehre, ferner von den Zusammenstellungen directer Frachtsätze und von Berichtigungsblättern zu bestehenden Tarifen sind vorzulegen: dem k. und k. Reichs-

Kriegsministerium je vier Exemplare, der Fachrechnungs-Abtheilung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums je zwei Exemplare und dem k. k. Landesvertheidigungs-Ministerium je zwei Exemplare.

(2) Ferner sind alle Aenderungen hinsichtlich der Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium und dem k. k. Ministerium für Landesvertheidigung sofort zur Anzeige zu bringen.

IV. Schlussbestimmungen.

§ 12.

(1) Die Vorschriften dieser Verordnung haben auch dann in vollem Umfange Geltung, wenn die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen im Namen von Privatbahnen, welche nicht in ihrem Betriebe stehen, Vorlagen oder Berichte erstattet.

(2) In jenen Fällen dagegen, wo es sich lediglich um die Localtarife der k. k. Staatsbahnen oder der von ihnen betriebenen Privatbahnen, oder um Verbandstarife handelt, an welchen selbstständig betriebene österreichische Privatbahnen nicht betheiligt sind, gelangen neben den das Tarifwesen betreffenden Vorschriften der „Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung", R.-G.-Bl. Nr. 103 ex 1884, zur sinngemässen Anwendung die Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung in § 6, Abs. 2, § 7, Abs. 1, § 8, Abs. 1 und 2, § 9, § 10 und § 11.

(3) Endlich obliegt es der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, bei Neuausgabe ihrer Localtarife und solcher Verbandtarife, an welchen keine andere österreichische Bahn betheiligt ist, sowie bei Erscheinen von Nachträgen zu diesen Tarifen, insoferne es sich um die Durchführung wichtigerer Aenderungen, bezw. um Abweichungen von den Grundlagen des Localtarifes handelt, im Sinne des § 5 der gegenwärtigen Verordnung dem Handelsminister Bericht zu erstatten.

§ 13.

Durch die gegenwärtige Verordnung, welche sofort in Wirksamkeit tritt, werden die in der Beilage verzeichneten Erlässe des k. k. Handelsministeriums und der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen aufgehoben.

Wien, am 1. November 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Beilage.

Zusammenstellung

der mit dem

Inkrafttreten der gegenwärtigen Verordnung zur Aufhebung gelangenden Erlässe.

	Verlautbart zufolge				
	Eisenbahn-Gesetz-Sammlung		Centralblatt, bezw. Verordnungs-Blatt		
	Band	Seite	Jahrgang	Nr.	Seite
Erlässe des k. k. Handelsministeriums:					
22. Mai 1869, Z. 10.602	—	—	1869	44	374
20. November 1872, Z. 29.999	V_1	321	1872	101	1150
30. Juni 1875, Z. 15.386 (Punkt 8)	V_1	456	1875	74	600
18. September 1875, Z. 28.953 (bezüglich der auf die Tarifvorlagen Bezug nehmenden drei ersten Absätze)	V_1	595	1875	140	1062
13. Mai 1876, Z. 14.178	V_1	443	1876	57	354
6. December 1876, Z. 31.434	V_1	446	1876	139	815
16. Jänner 1878, Z. 170	—	—	1878	13	85
27. Mai 1878, Z. 13.186	—	—	1878	65	433
22. August 1879, Z. 25.612	—	—	1879	99	776
10. Juli 1882, Z. 22.117	—	—	1882	83	1117
21. August 1891, Z. 18.995	—	—	1891	109	1537
27. Mai 1892, Z. 24.763	—	—	1892	69	1047
Erlässe der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen:					
2. März 1877, Z. 2420	V_1	446	1877	31	183
27. April 1877, Z. 4403	V_1	447	1877	51	308
26. Mai 1877, Z. 5732	—	—	1877	63	395
9. Juni 1877, Z. 6066	V_1	448	1877	67	420
23. Juni 1877, Z. 6217	V_1	449	1877	75	481
27. Juli 1877, Z. 8624	—	—	1877	85	549
5. Februar 1879, Z. 1653	—	—	1879	17	125
22. Februar 1879, Z. 1112	—	—	1879	26	184
15. Juni 1882, Z. 6864	—	—	1882	75	1022
6. Juli 1882, Z. 9141	—	—	—	—	—
1. August 1882, Z. 10.550	—	—	1882	94	1255
28. April 1885, Z. 5452	—	—	1885	51	869
17. November 1885, Z. 14.985	—	—	1885	136	2042
31. März 1888, Z. 4639 (bezüglich des auf die Fertigstellung der Antheilstabellen Bezug nehmenden Theiles)	—	—	1888	42	725
4. December 1888, Z. 20.548	—	—	1889	6	158
7. August 1889, Z. 15.403 ex 1887	—	—	1889	99	1551

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Amstetten — Pontafel: Vergrösserung der Lagerplätze in Mautern: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Vergrösserung der Lagerplätze in der Station Mautern für den 6. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Alexander von Neupauer betraut. [G.-I.-Z. 19.444.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Nebengebäude in Hetzendorf.) Am Frachten-Bahnhofe der Station Hetzendorf wird ein Nebengebäude hergestellt.
[22. October, Z. 57.343.]

— (Umwandlung der Station Guntramsdorf.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 15. September durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Umwandlung der Station Guntramsdorf in eine Doppelstation genehmigt. [18. October, Z. 53.472.]

— (Nebengebäude in der Station Ternitz.) Beim Diener-Wohnhause in der Station Ternitz wurde ein Nebengebäude hergestellt. [22. October, Z. 57.350.]

— (Frachtenbureau in Graz.) In der Station Graz wurde das Frachtenbureau vergrössert.
[11. October, Z. 55.254.]

— (Linie Kufstein—Ala: Wasserleitung in Kufstein.) In der Station Kufstein wurde für Zwecke der dortigen Stadtgemeinde eine Wasserleitung hergestellt.
[12. October, Z. 51.159.]

— (Herstellung von Hochbauten.) Beim Wächterhause Nr. 414 der Linie Wien—Triest und in der Station Luttenberg der Linie Spielfeld—Luttenberg wurden Stallungen errichtet.
[17. October, Z. 56.403.]

Salzkammergut-Localbahn. (Bauconsens für eine Wagenremise in Ischl.) Für die Errichtung einer Wagenremise in der Station Ischl der Salzkammergut-Localbahn wurde der Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 57.159.]

Localbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). (Schneeschutzanlagen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend Schneeschutzanlagen in km 18·9 bis 19, 23—23·3, 47·5—47·6 und 67·9—68·2 der Localbahn Lemberg-Bełzec auf den 5. und 6. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [2. November, G.-I.-Z. 19.785.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Schmalspurige Schleppbahn zur Fabrik der Firma Riedel in Maxdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gablonz hat die politische Begehung, betreffend die in der Haltestelle Antoniwald der Flügelbahn Morchenstern-Josefsthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn abzweigende schmalspurige Schleppbahn zur Fabrik der Firma Riedel in Maxdorf, auf den 7. November anberaumt.
[3. November, G.-I.-Z. 20.300.]

Schmalspurige Waldbahn der Firma Louis Ortlieb in Russmoldawitza. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kimpolung hat die Baubewilligungsverhandlung betreffs des Projectes für die Errichtung einer schmalspurigen, von km 7·5 der Waldbahn Russmoldawitza-Ardzel in die Loboschläge abzweigenden Waldbahn der Firma Louis Ortlieb in Russmoldawitza auf den 7. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Regierungssecretär Wissarinn Gribowski betraut.
[3. November, H.-M.-Z. 57.659.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Bauconsens für die Umgestaltung der Wasserstation in Breitensee.) Für die in der Station Breitensee der Linie Westbahnlinie—Hütteldorf auszuführende Umgestaltung der Wasserstation und Aufstellung eines Wasser-Reinigungsapparates wurde der Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 57.349.]

— (Anlage eines Stockgeleises und Herstellung eines Abzweigegeleises: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localcommission, betreffend die Anlage eines Stockgeleises am Ende der Arbeitergasse (V. Bez.) und für die Herstellung eines Abzweigegeleises in der Hütteldorferstrasse, ferner eines Abzweigegeleises sammt Ladeschuppen für die Accumulatorenfabriks-Actiengesellschaft in Wien auf den 6. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut.
[2. November, G.-I.-Z. 20.330.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Bauconsens für Geleiseherstellungen.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 16. October vorgenommenen politischen Begehung, betreffend das Project der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Herstellung eines dritten Geleises und der hiedurch bedingten Aenderung der bestehenden Geleiseanordnung im XIII. Bez., Marktgasse 47, wurde der Bauconsens ertheilt.
[H.-M.-Z. 58.286.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Fahrplan-Vorconferenzen. Die Vorberathungen, betreffend die Fahrordnungen für den Sommerdienst 1895 werden am 16. und 17. November unter dem Vorsitze des Regierungsrathes Franz Heindl im Sitzungssaale der General-Inspection der österr. Eisenbahnen abgehalten werden und an jedem dieser Tage um 11 Uhr Vormittags beginnen.

Valsuganabahn. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in der Strecke Monfalcone — Cervignano: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gradiska hat die Localcommission, betreffend die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in der Strecke Monfalcone — Cervignano von 25 auf 30 km per Stunde auf den 6. November anberaumt.
[3. November, H.-M.-Z. 59.539.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ausbau des gesellschaftlichen Betriebsnetzes.) Die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung hat mit Hinweis auf den mit der hauptstädtischen Commune abgeschlossenen Vertrag vom Jahre 1893 die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft aufgefordert, die im Unificationsvertrage (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1892 und Nr. 52 ex 1893) bedungenen Linien Barossgasse—Neuer Volksgarten (IX. Bezirk), Podmaniczkygasse-Linie—Victoria-Mühle (V. Bezirk) und Borárosplatz (IX. Bezirk [linksuferseitig]) — Donaubrücke—Zahnradbahn (II. und III. Bezirk [rechtsuferseitig]) raschest auszubauen. Die betreffenden technischen Elaborate, deren Vorlage urgirt wurde, sind im Wege der Communalverwaltung dem kgl. ungar. Handelsminister vorzulegen. Die Radiallinie Zahnradbahn—Borárosplatz ist von vitaler Bedeutung für die Entwicklung der Ofner Bezirke.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest über Angyalföld (Engelsfeld) nach Uj-Pest und weiterhin Rákos-Palota. (Principielle Entscheidung des kgl. ungar. Handelsministers über die Frage, wie weit sich die Ingerenz der hauptstädtischen Municipalbehörde auf die Feststellung der Statuten einer Actiengesellschaft erstreckt.) Der kgl. ungar. Handelsminister genehmigte den Beschluss des hauptstädtischen Municipiums, wonach für die A. M. Bodendorffer'sche elektrische Bahn Lehelgasse—Engelsfeld—Neupest—Rakos-Palota (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 76 und 92) die Benützung städtischen Grundes und Bodens gestattet wird. Bei diesem Anlasse ist hervorzuheben, dass in Folge einer diesbezüglich an das Handelsministerium gerichteten Eingabe der Budapester hauptstädtischen Communalbehörde der Minister sich veranlasst fand, den Umfang der Machtsphäre der Regierung gegenüber jenem der Stadtbehörden in Fragen zu präcisiren, welche sich auf die Constituirung von Actiengesellschaften für Verkehrsanstalten im Bereiche von Stadtgebieten beziehen. In Betreff der Forderung der Stadtbehörde, dass ihr seinerzeit auch die Statuten der für die Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palotaer Bahn zu gründenden Gesellschaft vorzulegen seien, macht der Minister aufmerksam, dass sich die Einsichtnahme in diese Statuten nur auf die Frage beziehen könne, ob die aus der Grundüberlassung stammenden Rechte und Pflichten nicht tangirt erscheinen.

Jede weitere Einflussnahme auf die Gestaltung dieser Statuten sei aus zwei Gründen ausgeschlossen, und zwar erstens, weil diese Einflussnahme zu dem Rechtskreise der Regierung gehört, und zweitens, weil die Hauptstadt in dem hier gegebenen Falle nicht als Behörde, sondern nur einfach als vertragschliessende Partei fungirt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate August.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen, wurden im Laufe des Monates August folgende Bahnstrecken eröffnet: Am 1. August die 29·14 km lange Nebenbahn Mohrungen-Wormditt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Gross-Hermenau (Haltestelle 7·93 km), Liebstadt (Bahnhof 15·22 km), Sportehnen (Haltestelle 21·69 km), Oberhaide (Haltestelle 25·70 km) und Wormditt (Bahnhof 29·14 km); diese Nebenbahn ist dem kgl. Eisenbahnbetriebsamte zu Allenstein unterstellt; ferner am 15. August die 19 km lange Strecke Stolp-Raths—Damnitz (Stolpethalbahn), welche in unmittelbarer Schienenverbindung mit der Strecke Stettin—Stolp—Danzig steht, für den Gesammtverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen eröffnet: Stolp Bahnhof (bestehende Station), Stolp Schlachthof (1·40 km), Waldkatze (3·78 km), Crampe (7·03 km), Labuhn (10·63 km), Labuhner Brücke (13·33 km), Scharsow (15·55 km) und Raths-Damnitz (19 km); die Leitung des Betriebes ist der Firma Leng & Cie., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin übertragen, welche auch alle Correspondenzen mit fremden Verwaltungen führt; die kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg hat die Haftung für die auf die Stolpethalbahn übergehenden fremden Betriebsmittel in Gemässheit des § 7 des Vereinswagen-Uebereinkommens übernommen.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. August die Haltestelle Rönkhausen zwischen den Stationen Plettenberg und Lenhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Wagenladungs-Güterverkehr; der Haltepunkt Clauspuszen zwischen den Stationen Collaten und St. Crottingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Peetzen zwischen den Stationen Czempin und Moschin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck; der bisherige Personen-Haltepunkt Alt-Grottkau zwischen den Stationen Falkenau und Grottkau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau auch für den Eil- und Stückgutverkehr; die Haltestelle Kochanowitz an der Strecke Lublinitz - Herby im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für den Eil- und Stückgutverkehr; die Station Niedobschütz an der Strecke Kattowitz—Nendza im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur für den Eil- und Stückgutverkehr eingerichtet war, auch für den Wagenladungsverkehr; zur Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen ist die Station Niedobschütz nicht geeignet; der Haltepunkt Jeddingen zwischen den Stationen Visselhövede und Bendingbostel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personenverkehr; Gepäck kann auf diesem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung übernommen werden; nach Jeddingen ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Abnahme unmittelbar am Gepäckswagen während des Aufenthaltes der Züge in Jeddingen ausdrücklich bereit erklären; am 5. August die Anschlussstelle Thöringswerder in Kilometerstation 80 + 50 der Strecke Wriezen — Neu - Trebbin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin; am 15. August der Haltepunkt Lindthal zwischen den Stationen Langelsheim und Lautenthal im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personenverkehr und die Wagenladungs-Güterladestelle Kettwig o. d. Brücke im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinische), welche bisher von der Station Kettwig des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld abhängig war, als selbstständige Güterstation für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern (Stückgut und Wagenladungen).

b) In Sachsen: Am 1. August der Haltepunkt Neundorf i.V. zwischen den Stationen Planen i. V. (ob. Bahnhof) und Weischlitz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den allgemeinen Wagenladungs-Güterverkehr.

c) In Bayern: Am 16. August die Haltestelle Beckstetten an der Strecke Buchloe—Kempten der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg; am 26. August die Haltestelle Thannsüss zwischen den Stationen Rötbenbach und Freihung der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck; ferner am 30. August die Haltestelle Laim der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den allgemeinen Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in provisorischer Weise.

d) In Elsass-Lothringen: Am 1. August die Haltestelle Biblisheim an der Strecke Walburg—Wörth a. S. der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den gesammten Güterverkehr.

Bayern. (Betriebsergebnisse der Localbahnen im Jahre 1893.) Nach dem amtlichen Ausweise der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen über die Localbahnen im Betriebsjahre 1893 waren am Schlusse des Jahres 1893 29 Bahnlinien von 648·05 km Länge in Betrieb. Vier Linien (Neustadt a. S. — Königshofen, Kitzingen—Gerolzhofen, Rentwertshausen—Römhild und die Theilstrecke Kötzting—Lam mit 81·77 km Länge) wurden erst in der Zeit vom 1. August bis 25. November 1893 dem öffentlichen Verkehre übergeben; deshalb ist für sie noch keine Verzinsungsberechnung bekanntgegeben worden. Für die Linien Neustadt a. W.—Vohenstrauss, Landsberg — Schongau, Hof—Raila—Marxgrün und Eichstätt-Bahnhof—Stadt wurde seit 1. Jänner 1893 der Localbahnzuschlag aufgehoben, was im Güterverkehre dieser vier Linien (trotz starker Mehrung der geleisteten Tonnenkilometer) einen Ausfall von 19·6 bis 40·5 pCt. ergab. Das finanzielle Ergebniss des Localbahnunternehmens ist folgendes: Lässt man die Pachtbahnen Ludwigstadt—Lehesten und Rentwertshausen—Römhild ausser Ansatz, so bleibt für die übrigen 27 im Eigentbum der kgl. bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung befindlichen Localbahnen ein staatliches Anlagecapital von Mk. 32,012.089. Die Betriebseinnahmen dieser 27 Linien betrugen im Jahre 1893 im Ganzen Mk. 2,107.344, die Ausgaben aber a) ohne Einrechnung der sogenannten Erneuerungsrücklagen Mk. 1,144.250, b) mit Einrechnung derselben Mk. 1,364.855. Der staatliche Bauaufwand wurde sonach durch den Einnahmenüberschuss von ad a) Mark 963.093 mit 3 pCt. und von ad b) 742·488 Mk. 2·3 pCt. verzinst. Werden jedoch auch die im Laufe des Berichtsjahres eröffneten neuen Linien wegen ihrer kurzen Betriebszeit ausser Berechnung gelassen, so wurde von den Linien, welche das ganze Jahr 1893 im Betriebe gestanden sind, der Staatsaufwand mit ad a) 3·2 pCt. und ad b) 2·5 pCt. verzinst. Im Weiteren werden dann im Jahresberichte die Betriebsergebnisse der Localbahnen in grossen Zügen nach den verschiedenen Seiten hin zusammengestellt. Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass der Güterverkehr der Localbahnen im Jahre 1893 rund 676.383 t, gegen 550.912 t im Jahre 1892 betrug. [„Die Strassenbahn.“]

Frankreich. (Concessions-Ertheilungen für Kleinbahnen.) Concessions-Ertheilungen sind erfolgt: Zum Baue eines Kleinbahnnetzes mit mechanischem Betriebe in der Stadt Dijon, Departement Côte d'Or, zur Beförderung von Personen — zum Baue einer Kleinbahn mit mechanischem Betriebe von Cormicy über Reims bis Verzy, Departement Marne, zur Beförderung von Personen und Gütern — der Stadt Nancy im Bereiche dieser Stadt und der Commune Malzéville, Departement Meurthe und Moselle, zum Baue eines Kleinbahnnetzes: a) von der Strasse Saint-Georges bis Malzéville; b) von der Strasse Mazagran bis Bon-Coin; c) vom Platze Loban zur Strasse Saint-Georges — zum Baue einer Kleinbahn mit mechanischem Betriebe vom Platze République bis Romainville, Departement Seine — den Gemeinden von Maisons-Laffite, Sartrouville, Houilles und Bezons zum Baue einer Kleinbahn mit mechanischem Betriebe und einer Spurweite von 1·44 m zwischen dem Thore Maillot bis Neuilly und Maisons-Laffitte mit einer Abzweigung von Garenne zum Platze bei der Kirche von Colombes, Departement Seine und Seine und Oise, zur Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern. [„Die Strassenbahn.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis zum 11. November.)

Adriatischer Dienst.

6. November, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano". Capitän G. Mettel, nach Venedig.
7. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis". Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande. Valcassione und Porto Manzo.
8. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän L. Stabile, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
8. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Mocole, nach Venedig.
9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
10. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.
11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

6. November, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän C. Buzik, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Matala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliohora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
7. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo", Capitän G. Brazzanovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.
8. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Daphne", Capitän A. Orlando, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.
9. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Vorwärts", Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
10. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Espero", Capitän T. Androvich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. November, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie" Capitän ......, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 27. October herausgegebene CXXXVI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 712: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 23. October 1894, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schlachtvieh an Rindern und Schweinen aus Oesterreich-Ungarn nach dem Schlachthofe in Freiberg.

Nr. 713: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 17. October 1894, Z. 82.566, betreffend das Verbot des Einbringens von Wiederkäuern aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Breslau nach Galizien.

Nr. 714: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 25. October 1894, Z. 83.464, betreffend die Behebung der Beschränkungen bezüglich der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Baranya (einschliesslich des Gebietes der kgl. Freistadt Fünfkirchen) und Somogy in Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CXXXVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 30. October herausgegebene CXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 715: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 27. October 1894, Z. 19,040, betreffend das Verbot des Einbringens von Wiederkäuern aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Breslau nach Schlesien.

Nr. 716: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

— (Inhalt des CXXXVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 31. October herausgegebene CXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 717: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 27. October 1894, Z. 14.220, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von Klauenthieren aus dem Comitate Lika-Kerbava in Croatien nach Krain.

Nr. 718: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. October 1894, Z. 149.016, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Borsod, Gömör es Kiskont und Heves in Ungarn nach Böhmen, sowie die Aufhebung der über die Comitate Abanj-Torna, Esztergom und Somogy in Ungarn verhängten Verkehrsbeschränkungen.

— (Inhalt des CXXXIX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 2. November herausgegebene CXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 719: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 25. October 1894, Z. 37.165, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Viehhof und Auspitz Stadt als Ein- und Ausladestationen für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 720: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 28. October 1894, Z. 16.209/II, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus den Comitaten Essegg und Požega in Croatien und Slavonien nach Oberösterreich.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro October 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	9918·80	3039·51	2734·31	10224·—
Roggen	1394·19	1212·65	1314·77	1292·07
Gerste	1456·82	406·26	700·96	1162·12
Hafer	340·80	409·05	133·92	615·93
Mais	1823·71	100·—	1159·29	764·42
Mehl	1074·81	712·36	502·82	1284·35
Wein	7237·54	111·58	500·90	6848·22
Verschiedene	2871·66	2089·97	2738·32	2223·31
Zusammen	26118·33	8081·38	9785·29	24414·42
Versicherungswerth fl.	393.935·—	46.400·—	60.920·—	379.415·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	34	10	11	33
Versicherungswerth	212.800	27.460	29.940	210.320
Abgesondert übertragene Warrants, St.	6	3	3	6
Versicherungswerth	11.600	5.800	4.150	13.250
Lombardbetrag	5.000	2.000	2.000	5.200

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von Nachträgen zu verschiedenen den Personenverkehr betreffenden Tarifen.

Mit 1. Jänner 1895 treten nachverzeichnete Tarifnachträge in Wirksamkeit:

Nachtrag II zu dem vom 1. April 1893 giltigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. auf den Linien der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn.

Nachtrag II zu dem vom 1. April 1893 giltigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg.

Nachtrag VII zu den ab 18. August 1893 giltigen Tarifen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für die Linie Liesing-Kaltenleutgeben.

Nachtrag III zu den vom 1. Jänner 1891 giltigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Nachtrag IV zu den vom Tage der Betriebseröffnung an giltigen Tarifen für den Personen-, Gepäcks- etc. Transport auf der Localbahn Cilli-Wöllan.

Diese Nachträge, durch welche Tarifberichtigungen in Folge eintretender Umnennung von Fahr-Legitimationen erfolgen, sind in der Station Wien Südbahnhof (Cassa V) kostenlos erhältlich.

Wien, am 5. November 1894. [813]

Oesterreichisch-Ungarisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalisch-Deutsch-Englischer Eisenbahnverkehr.

Einführung des Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, Heft F.

Mit 1. December 1894 gelangt der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, Heft F, für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der kgl. Ungarischen und Serbischen Staatsbahnen, der Orientalischen Bahnen und der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und der englischen Eisenbahnen (London-Chatham und Dover und Südost-Eisenbahn-Gesellschaft) andererseits über Herbesthal—Calais/Ostende zur Einführung.

Durch diesen Tarif wird der vom 1. November 1882 an giltige Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen der Belgischen Staatsbahn, Calais und London einerseits und der kgl. Bayerischen Staatseisenbahn, der k. k. Direction für Staatsbahnbetrieb in Wien und der k. k. priv. Oesterr. Südbahn-Gesellschaft andererseits nebst Nachträgen auch rücksichtlich des Verkehres mit London aufgehoben.

Abdrücke dieses Tarifes sind zum Preise von 30 kr. für jedes Stück zu erhalten.

Wien, am 31. October 1894. [814]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn).

Tarifirung von Blumenzwiebeln bei Aufgabe als Eilgut.

Vom 1. December 1894 angefangen werden die im oben genannten directen Verkehre als Eilgut zur Aufgabe gelangenden Sendungen von Blumenzwiebeln zu den Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut befördert.

Wien, am 31. October 1894. [815]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Frachtsätze für Leoben S.B.

Mit sofortiger Giltigkeit gelangen die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin nach Stationen der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. vom 1. November 1892 für Leoben k. k. Staatsb. bestehenden Frachtsätze auch für Sendungen nach Leoben S.B. zur Anwendung.

Wien, am 2. November 1894. [816]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. K. k. priv. Localbahn Königshan-Schatzlar. Reichenau a/Kn.-Sollnitzer Localbahn.

(Im Betriebe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.)

Berichtigung der Gebührentarife.

Bei der in den Gebührentarifen der Localbahnen Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha, Königshan-Schatzlar und Reichenau a/Kn.-Solnitz auf Seite 14, sowie auf Seite 9 des Gebührentarifes, Theil II, für die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz unter I enthaltenen Tabelle sind im Kopfe die Worte „in Hellern (Kreuzern) pro 100 Kilogramm" in „in Hellern (Kreuzern) pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer" zu berichtigen.

Wien, am 26. October 1894. [817]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. November 1894, Z. 47.488, über die Vorlage der Tarife. In der heutigen Nummer des Verordnungsblattes ist enthalten die Publication der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. November 1894, Z. 47.488, betreffend die Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen.

Diese Verordnung enthält im Wesentlichen nichts anderes, als eine Zusammenfassung der derzeit in einer grossen Anzahl von Erlässen zerstreuten Normen.

Von Neuerungen sind zu erwähnen: Das Entfallen der Vorlage des Probedruckes von Zusammenstellungen directer Frachtsätze, Antheilstabellen und Instradirungsvorschriften, ferner der ausdrücklichen Genehmigung derselben, sowie der Genehmigung von Berichtigungsblättern (§ 7 der Verordnung); das Entfallen der monatlichen Tarifveränderungsausweise (§ 8 der Verordnung); die ausdrückliche Statuirung der Verpflichtung zur Vorlage der Directoren-Conferenz-Protokolle in tarifarischen und reglementarischen Angelegenheiten. (§ 9 der Verordnung.)

Eine Vorlage der Kundmachungen über die Einführung genehmigter Tarife erscheint nicht vorgeschrieben, da der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ohnehin die Evidenzführung über die Einrückung der Kundmachungen in das Verordnungsblatt obliegt.

Was die Localbahnen anbelangt, welche im eigenen Betrieb stehen, so wird auf dieselben naturgemäss eine Reihe von Bestimmungen der in Rede stehenden Verordnung keine Anwendung finden, weil die durch diese Bestimmungen geregelten Verhältnisse bei den Localbahnen nicht vorkommen. Es sind dies im Allgemeinen alle jene Bestimmungen, welche sich auf die Vorlage von directen Tarifen, Antheilstabellen, Instradirungsvorschriften, Verbandprotokolle etc. beziehen.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände. (Aufnahme einer Zusatzbestimmung zum Reglement wegen Zulassung von Nachnahmen auf solche Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann.) In Theil I, Abth. A., der deutsch-schweizerischen Gütertarife, enthaltend das Reglement, wird zu § 13 (dem Art. 13 des internationalen Uebereinkommens entsprechend) mit Wirkung vom 15. November 1894 Folgendes als neue Zusatzbestimmung eingefügt:

Zu § 13, 1 (²): „Nachnahmen können auch auf solche Güter zugelassen werden, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann; jedoch findet die Auszahlung der auf derartige Güter aufgelegten Nachnahmen in jedem Falle erst dann statt, wenn dieselben vom Empfänger erlegt worden sind.“

Die bisherigen Zusatzbestimmungen (²) — (⁸) erhalten die Nummern (³) — (⁹).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Runkelrübensamen [Zuckerrübensamen].) Mit Giltigkeit vom 15. October alten (17. October neuen) Stils 1894 wurde im Deutsch-Russischen Eisenbahnverband ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) im Verkehre von einigen Stationen der Russischen Südwestbahnen und der Charkow-Nicolajew-Eisenbahn nach einzelnen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch), der Holländischen Eisenbahn und der Niederländischen Staatsbahnen eingeführt. Die Frachtsätze nach Stationen der Niederländischen Staatsbahnen und der Holländischen Eisenbahn traten mit obigem Tage noch nicht in Kraft.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 1. November kommt der Nachtrag III zur Ausgabe. Derselbe enthält:

I. Aenderungen der Kilometertafel II;
II. Aenderungen der Ausnahmetarife.

Bromberg-Sächsischer Verbands-Gütertarif. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit dem 1. November 1894 ist der Nachtrag XI zum Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif in Kraft getreten.

Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze, bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Geierswalde, Grieslienen, Hohenstein in Ostpreussen, Kraplau, Mühlen in Ostpreussen, Stabigotten und Waplitz des Directionsbezirkes Bromberg.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Für das Jahr 1895 benöthigen wir die nachfolgend gruppenweise angeführten Materialien, deren Anschaffung im Submissionswege gesichert werden soll, u. zw.:

Oele und Fettwaaren.
Mineral- und Pflanzenöle, Unschlitt, Stearinkerzen und Seife.

Chemische Artikel.
Salzsäure, Kupfervitriol, Soda und Borax.

Locomotiv- und Waggon-Bestandtheile aus Eisen und Stahl.
Radsterne, Gussstahl-Tyres und Achsen, Volutfedern, Röhren, Anschütz'sche Schmiervasen-Einsätze und sonstige Bestandtheile.

Sonstige Eisen- und Stahlartikel.
Eisen- und Stahlstangen, Platten, Drahtschrauben, Nieten, Ketten.

Kupfer und sonstige Metalle.
Kupfer- und Messingstangen und Platten, Draht, Blei, Zinkplatten, Röhren und sonstige rohe Metalle.

Die benöthigten Quantitäten können aus den Offertformularien entnommen werden.

Die in den Offertformularien eingestellten Quantitäten können von der bestellenden Bahnanstalt, je nach Bedarf, um 25 pCt. erhöht oder um ebensoviel Percent vermindert werden.

Die Bestellungen werden von Fall zu Fall nach Massgabe des Bedarfes mittelst Bestellschein erfolgen.

Die auf diese Materialien Bezug habenden und mit einem 50 kr.-Stempel zu versehenden Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 33.257/94 A II“

bis längstens 1. December l. J., 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) franco einzureichen.

Das Offert kann entweder auf ganze Gruppen oder auch auf einzelne Materialien der Gruppen auf ein oder auf drei Jahre gestellt werden.

In dem Offerte ist der Einheitspreis in Zahlen und Worten per Stück, resp. Kilogramm, franco einer unserer Stationen und der kürzeste Lieferungstermin anzugeben.

Der Offerent hat auch die Aeusserung abzugeben, dass er mit seinem Offerte bis 31. December l. J. im Worte bleibt.

In dem Falle, wenn der bedungene Lieferungstermin nicht eingehalten werden sollte, ist die Direction berechtigt, das ganze bestellte Quantum oder auch nur einen eventuellen rückständigen Theil desselben auf Kosten und Gefahr des Lieferanten bei einer anderen Firma zu bestellen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist bei unserer Budapester Hauptcassa, längstens bis zum 29. November l. J., als Vadium 5 pCt. des Werthes der offerirten Materialquantitäten in Baarem oder cautionsfähigen Werthpapieren zu erlegen, welche letztere mit 10 pCt. unter dem Tagescourse bewerthet werden.

Verspätet eingereichte Offerte oder solche ohne Vadium oder ohne Angabe der Einlieferungsstation werden nicht berücksichtigt.

Gleichzeitig verständigen wir die Herren Offerenten, dass die Eröffnung der eingereichten Offerte öffentlich am 1. December l. J., 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Marie Valerie-Gasse Nr. 11, I. Stock) stattfinden wird, bei welcher Gelegenheit die Offerenten zu erscheinen berechtigt sind.

Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich ausdrücklich das Recht vor, den Offerenten ohne Rücksicht auf den Preis und die Bedingungen frei wählen zu können und eventuell auch die Lieferung einzelner Artikel zwischen mehreren Offerten aufzutheilen.

Endlich kann von jedem Offerenten verlangt werden, die Provenienz und den Erzeugungsort der zu liefernden Materialien mit einem amtlichen Documente nachzuweisen, ferner haben die Lieferanten gleichzeitig mit den Sendungen einen detaillirten Lieferschein und Rechnung in einem Exemplar an dasjenige Materialdepot zu senden, an welches die Materialien adressirt werden.

Schliesslich bemerken wir noch, dass diejenigen Offerenten, die im Jahre 1894 die Lieferung erstanden haben, von denjenigen Materialien, welche sie geliefert haben, dem Offerte keine Muster beizulegen haben, ausgenommen, wenn sich dieselben in Form oder Qualität geändert haben.

Muster werden nicht retournirt.

Die allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Offertformularien können bei unserer Material-Anschaffung (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) um 40 kr. per Exemplar angeschafft werden, allwo auch einzelne Muster zur Einsicht vorliegen.

Budapest, am 23. October 1894.

Die Direction.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1919	Südbahn-Gesellschaft		Robtabak	Budapest S.B. loco und transit	Cormons transit	Anflieferung von mindestens 400 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Das Anfladen hat die Partei zu besorgen. Die Sendungen müssen im Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr mit direct nach Venedig lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Längstens bis Ende März 1895	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Gütsrverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg: 44·97	21·67	23·30	Rückvergütung	Gegen anschliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1920	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Karlsbad	Pontebba transit Peri transit	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Abfertigung hat mit directe nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre zu erfolgen. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	26·41 23·23 Francs pro Tonne = 1000 kg	Variabel	Kartirung		
1921	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holzpapierstoff der Pos. H—29 Abfallwasser von der Cellulosefabrikation der Pos. A—2 des Tarifes, Theil I	Zwiechenwässern	Salloch	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Anf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	18 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1922	Südbahn-Gesellschaft	Am Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Sachsen betheiligten Verwaltungen	Eingereiht in Tarif-Classe des neuenbezogenen Verband-Tarifes: 1	Görlitz S.St.B. über Triest oder Fiume seewärts	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila, Küstendje	Unter Einhaltung der Bestimmungen des neuenbezogenen Verband-Tarifes	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Theil II, Heft 3 des Oesterr.-Ungar. Levante-Tarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. November 1892 für den Export aus Sachsen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	3·31	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Nur für Ladungen nach Salonik, Dedeagatsch und Constantinopel [2]) Nur für Thonwaaren [3]) Nur für Papier und Pappe aller Art
			2							2·81				
			3a							2·80				
			3b							2·54				
			4a							2·81				
			4b							2·62				
			4c							2·54				
			5							2·54				
			6a							3·30				
			6b							3·27				
			7							2·08				
			8							2·12 2·39[2])				
			9							2·30				
			10a							2·81				
			10b							2·23				
			10c							2·14				
			11a							2·—				
			11b							1·94 1·92 *)				
			12							1·78				
			13a							2·—				
			13b							1·93 1·92 *)				
			14a							2·01				
			14b							1·95				
			15a							2·—				
			15b							1·94				
			16a							2·27				
			16b							2·20				
			17a							2·04				
			17b							1·96				
			18a							2·11				
			18b							1·95				
			19a							2·12 2·11[3])				
			19b							2·04 2·03[3])				
			20							2·21				
			21							2·21				
			22							2·14				
			23a							2·18				
			23b							2·09				
			24							2·10				
			25							2·40				
			Ausnahme-Tarif B a							2·11				
			Ausnahme-Tarif B b							1·95				
										Gulden ö. W. Gold				
1923	Südbahn-Gesellschaft	übrigen am Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt	den im Tarife, Theil II, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungar. Levanteverkehres über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) mit Frachtsätzen der Classen 6a und 6b versehenen Stationen	Salonik und Constantinopel		Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Die bezüglichen Frachtsätze der Classen 6a und 6b des Oesterr.-ungar. Levante-Tarifes, Theil II, Hefte 1 und 2, erhöht um 50 kr. Gold zu Gunsten des Oesterr. Lloyd	Verschieden	Im Katirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1924	Südbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kgl. ungar. Staats-Eisenbahnen und des Oesterr. Lloyd	Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, nur wenn verpackt	Teschen über Triest oder Fiume	Piräus, Syra, Smyrna, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer) Küstendje (im Winter)	Bei Anwendung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes (nach Hafenplätzen der Levante) und bei a) Aufgabe als Stückgut b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief c) " " " 10000 kg " " " "	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	a) 3·74 b) 3·21 c) 2·54	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, nur wenn verpackt		Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel					a) 3·74 b) 2·92 c) 2·36				
			Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt		Salonik und Constantinopel					a) 4·24 b) 3·42 c) 2·86 Gulden ö. W. Gold				
1925	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr. Lloyd	Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, verpackt	Kassa	Ueber Triest seewärts nach Constantinopel, Salonik und Dedeagatsch	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume (für den Export aus Ungarn nach Hafenplätzen der Levante) bei a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg c) " " " 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Fiume und Triest nach Hafenplätzen der Levante, Theil II, Heft 2, für den Export aus Ungarn vom 1. Jänner 1892	ö. W. Gulden Gold incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer: a) 4·13 b) 3·05	a) 3·77 b) 2·91 c) —	a) 0·36 b) 0·14	Im Kartirungswege		
				Ungvár					Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 3·92 b) 2·99 c) 2·01	Verschieden			
				Turócz-Szent-Márton						a) 3·85 b) 2·94 c) 2·00				
			Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Stroh verpackt	Kassa	Ueber Triest seewärts nach Constantinopel und Salonik				a) 4·63 b) 3·55	a) 4·27 b) 3·41 c) —	a) 0·36 b) 0·14			
				Ungvár					Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 4·42 b) 3·49 c) 2·51	Verschieden			
				Turócz-Szent-Márton						a) 4·35 b) 3·44 c) 2·50				

1926 — Südbahn-Gesellschaft

Für Baumateriale und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zu Erweiterungsbauten und zur Einrichtung einer Brauerei und Malzfabrik in Zágráb Verwendung finden, gelangt vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895 der im Nachtrag I zum Localtarife (Theil II) enthaltene Ausnahmetarif XVII im Verkehre auf den Linien der Südbahn ausnahmsweise auch dann zur Anwendung, wenn das gedachte Etablissement mit der Südbahn in keine directe Schienenverbindung gebracht werden sollte.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1927	Südbahn-Gesellschaft	Am Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Oesterreich-Ungarn betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren, als: Hohlglaswaaren aller Art (auch in Verbindung mit unedlen Metallen oder in Geflechten), auch Glasballons, nur wenn verpackt	Böhm.-Leipa (über Fiume seewärts) Böhm.-Leipa (über Triest seewärts)	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer) und Küstendje (im Winter)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892	Directe Frachtsätze bestehen nicht	2·86 | 2·68 Gulden Gold österr. Währung	Verschieden	Im Kartirungswege		
1928	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen, der Position M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Truman		Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife, bezw. Niederösterr. Gemeinschafts-Tarif vom 1. August 1893	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Gmunden K.R.B.				71	64·5	6·5			
					Gmunden Seebahnhof				71	64·5	6·5			
					Ischl				76	69·5	6·5			
					Linz				57	50·5	6·5			
					Salzburg				81	74·5	6·5			
					Steyr				57	50·5	6·5			
					Garsten				57	50·5	6·5			
1929	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz der Ausnahmetarife A und D, zu Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892	Wadowice	Potschappel	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg), wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und der Zugeständnisse laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 80 und 98 ex 1894, sub den Positionen 1318 und 1501, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Einhaltung der für die bezeichneten Ausnahmetarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1894	Theil II, Heft 3 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892 nebst Nachträgen	Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	0·06 Mark	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Giltigkeitsdauer des nebenstehenden Zugeständnisses die österreichischen Gebührenantheile aus dem bezeichneten Tarife eine Restringirung erfahren, so wird ebenso eine gleichmässige Reduction des bezüglichen Frachtnachlasses vorbehalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1930	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. S. 58 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Korosek	Budweis	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	5	4	1	Im Kartirungswege		
				Pořič					4·6	4	0·6			
1931	Eisenbahn Wien-Aspang		Heu und Stroh, gepresst	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Traiskirchen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	12·3	10·0	2·3	Kartirung		
1932	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Bei Frachtzahlung mindest. für 10000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 20. November 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1894		Siehe nebenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach und von		Altona	Bremen (Hauptbahnhof), Bremen (Freibezirk)	Brake, Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof), Nordenham	Hamburg B., Harburg H. und Wilhelmsburg	Lübeck	Stettin	Swinemünde	Warnemünde
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig							
Böhm.-Skalitz	A	249	260	273	247	249	197	218	233
	B	1	1	1	1	1	1	1	1
Falkenau a/d. Eger	A	198	198	217	195	197	179	212	215
	B	—	—	—	—	—	—	—	—
Görkau	A	214	215	233	211	213	153	186	189
	B	1	1	1	1	1	1	1	1
Königinhof	A	267	279	292	264	266	204	237	247
	B	1	1	1	1	1	1	1	1
Königsberg-Maria Kulm	A	191	192	211	188	190	176	209	212
	B	—	—	—	—	—	—	—	—
Ober-Graslitz	A	184	184	203	181	183	165	198	201
	B	—	—	—	—	—	—	—	—
Udwitz-Görkau	A	214	215	233	211	213	153	186	189
	B	1	1	1	1	1	1	1	1

Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede, und werden dieselben von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres doppelt in Abzug gebracht.

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1933	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Schleifholz	Fridanwerk	Leoben transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	Besteht keiner	9 kr. ö. W. pro 100 kg exclus. Ladegebühr		Im Kartirungswege		Die Verladung der Transporte in der Haltestelle Fridanwerk kann nur unter speciellen Bedingungen erfolgen
1934	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Erdfarben (Farberden), ordinäre, und Zinkerz in beliebiger Verpackung	Villach	Triest S.B., Triest Freihafen, Triest-Stadt, Triest S. Andrea und Fiume	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für Eil- und Frachtgüter vom 1. September 1892, resp. Localtarife	Verschieden	164 h	Verschieden	Im Kartirungswege		
1935	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Szissek	Cormons transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen mit directen nach einer italienischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr	15·96	13·50	2·46	Im Kartirungswege		
									Francs per Tonne = 1000 kg					

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 128 | Wien, 8. November 1894. | VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Circular-Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 7. September 1894, Z. 48.166, an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen, betreffend eine entsprechende Ueberwachung der Bauarbeiten im Hinblicke auf die Behandlung von Funden von archäologischem Interesse.

Ungeachtet der Bestimmungen des über die Behandlung der bei Eisenbahnbauten aufgefundenen Gegenstände von archäologischem oder kunsthistorischem Werthe ergangenen h. ä. Circular-Erlasses vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 (veröffentlicht im Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889), ist laut Mittheilung der k. k. Central-Commission für Kunst- und historische Denkmale vom 18. August 1894, Z. 1197, der Fall vorgekommen, dass anlässlich eines Eisenbahnbaues drei römische Gräber mit entsprechendem Inhalte blosgelegt wurden, ohne dass an die genannte Central-Commission rechtzeitig eine Anzeige gerichtet worden wäre.

Als der Conservator des betreffenden Bezirkes auf anderem Wege davon Kenntniss erhalten hatte und an Ort und Stelle erschienen war, um den Fund zu constatiren, waren die Gräber bereits verschüttet, der Inhalt beseitigt und nur mehr einige Platten vorhanden.

Dieser sehr bedauerliche Vorgang veranlasst das Handelsministerium, die Bestimmungen des citirten Circular-Erlasses in Erinnerung zu bringen und die Eisenbahnverwaltungen neuerlich nachdrücklichst aufzufordern, über Funde von archäologischen oder kunsthistorischen Gegenständen sofort dem berufenen Conservator Anzeige zu erstatten und die Fundstelle sammt Inhalt durch eine wenn auch kurze Zeit unverändert zu belassen, um die wissenschaftliche Untersuchung zu ermöglichen.

Um dieser Verpflichtung angemessen zu entsprechen, wird es Sache der geehrten Verwaltung sein, bei vorkommenden Bauführungen auf sogenanntem historischen Boden die Bauaufsicht, auch im Hinblicke auf den bezeichneten Zweck, intensiv, und zwar durch Organe üben zu lassen, von denen erwartet werden kann, dass denselben Verständniss und Interesse für Fundgegenstände archäologischer oder kunsthistorischer Art eigen ist.

Wien, am 7. September 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Wiesenthal a/N.-Tannwald und dem Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Am 11. October 1894 wurde die Theilstrecke Wiesenthal a/N.—Tannwald und am 15. October 1894 die Flügelstrecke Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten auf der Theilstrecke Wiesenthal a/N. — Tannwald die Stationen Morchenstern, Unter-Morchenstern und Tannwald für den Gesammtverkehr, die Haltestellen Morchenstern-Kleinpolen und Unter-Tannwald für den Personen- und Gepäcksverkehr; auf dem Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf die Stationen Georgenthal-Albrechtsdorf und Josefsthal-Maxdorf für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Antoniwald für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Der Betrieb auf diesen Linien wird von der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn geführt.

Wien, am 29. October 1894. H.-M.-Z. 58.165/L.-B.-A.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 13. October 1894, Z. 54.976, an alle Bahnverwaltungen, betreffend die Zulassung der in der Fabrik zu Zurndorf in Ungarn zur Erzeugung gelangenden Sprengmittel „Zurndorfer Neu-Dynamit Nr. I, II und III“ zum Eisenbahntransport.

Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem Handelsministerium über Ansuchen der ungarischen Sprengstoff-Actiengesellschaft die mit Bewilligung des kgl. ungar. Ministeriums des Innern vom 31. August 1894, Z. 72.023, in der Fabrik zu Zurndorf in Ungarn zur Erzeugung gelangenden Sprengmittel „Zurndorfer Neu-Dynamit Nr. I, II und III“ im Sinne der Ministerial-Verordnungen vom 2. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 68, und 22. September 1883, R.-G.-Bl. Nr. 156, innerhalb der im österr. Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder zum allgemeinen Verkehre und Eisenbahntransporte gegen Beobachtung der diesbezüglich bestehenden oder noch zu gewärtigenden Sicherheitsvorschriften und unter den nachstehenden besonderen Bedingungen zugelassen:

Diese Sprengmittel müssen in Form von Patronen in schachtelartige Pappcartons von parallelopipedischer Form eingeschlossen werden, bevor sie in die vorgeschriebenen Kistchen (Fässchen ausgeschlossen) mit einem Maximal-Inhalte von 25 kg Sprengmittel verpackt werden.

Diese Cartons müssen die Patronen, ohne dass diese schlottern, dicht umschliessen und aus mindestens 0·5 mm dickem Holzstoff- oder Hadern-Pappendeckel angefertigt sein.

Die Cartons dürfen nicht weniger als 1 kg und nicht mehr als 2·5 kg Sprengmittel enthalten.

Jeder Carton muss an der Aussenseite die deutliche und genaue Bezeichnung des Präparates und der Sorte, sowie den Namen oder die Firma des Erzeugers (Schutzmarke) und das Datum der Erzeugung, weiters den Abdruck der ministeriellen Transportbewilligung deutlich und in der Weise tragen, dass er beim Oeffnen des Cartons zerrissen wird. Der zwischen den Cartons und den Wänden der Kistchen etwa verbleibende leere Raum ist mit Pappe oder Papierabfällen, Werg oder Holzwolle dicht auszufüllen.

Diese Sprengmittel dürfen aus der Fabrik, sowie auch von den Sprengmittel-Verschleissern nur in uneröffneten, die vorgeschriebene Originalverpackung zeigenden Cartons an die Consumenten verabfolgt werden, und ist diese Verpflichtung auf den Cartons entsprechend zum Ausdruck zu bringen.

In Betreff des Eisenbahntransportes dieser Neu-Dynamite sind die einschlägigen Vorschriften der Ministerial-Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, nebst allfälligen Nachträgen (betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen) genau zu beobachten.

Hievon wird die geehrte Verwaltung in Kenntniss gesetzt und derselben das im § 6, Punkt 2, lit. b, der bezogenen Verordnung erwähnte Plakat — enthaltend die deutliche und genaue Bezeichnung des Präparates und der Sorte, den Namen oder die Firma des Erzeugers, die Bezeichnung der Fabrik, das Datum und die Zahl der ministeriellen Transportbewilligung und das Datum der Erzeugung — sowie auch die am Verschlusse der Verpackungsgefässe anzubringende Fabriksplombe übermittelt.

Wien, am 13. October 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

SCHUTZMARKE.
UNGARISCHE SPRENGSTOFF-ACTIENGESELLSCHAFT
priv. Sprengpulver ZURNDORFER NEU-DYNAMIT No. I erzeugt am ... 18..
W. S.
Die Bewilligung zum Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen wurde ertheilt mit hohem Erlass des k. k. Ministeriums des Innern im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium v. 6. October 1894, Z. 24.294.
Belehrung. Um die Kiste zu öffnen, durchschneide man die plombirte Schnur und zwänge den Deckel durch Eintreiben eines Holz-, Kupfer- oder Messingkeiles von der Kiste auf. Eisenwerkzeuge dürfen hiezu nie angewendet werden. Eine Anleitung über die Verwendung des Dynamit findet sich in jedem Packete vor.
UNGARISCHE SPRENGSTOFF-ACTIENGESELLSCHAFT.
Fabrik Zurndorf, Wieselburger Comitat, in Ungarn.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 310. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. October legte Se. Excellenz der Handelsminister den Entwurf eines Gesetzes, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen getroffen werden, vor. Der Entwurf lautet:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

A. Localbahnen.

Artikel I.

Bei Concessionirung neuer normal- oder schmalspuriger Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) sind unbeschadet der dem Reichskriegsministerium gesetzlich zustehenden Einflussnahme nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern es ist auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint und als hiedurch das den autonomen Körperschaften nach den bestehenden Gesetzen zustehende Recht, im eigenen Wirkungskreise aus Sicherheitsrücksichten Vorschriften zu erlassen, nicht beeinträchtigt wird.

Gleichartige Erleichterungen können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für jene schon bestehenden Eisenbahnstrecken zugestanden werden, auf welchen der Secundärbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Artikel II.

Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von Localbahnen von den im § 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung und im § 10, lit f) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge des § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Artikel III.

Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Tarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, sowie von den sonstigen gesetzlichen Vorschriften über das Tarif- und Transportwesen zu gewähren.

Artikel IV.

Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche zum Zwecke der Sicherstellung des Baues einer Localbahn zu Gunsten derselben die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien oder sonstige wie immer geartete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benützung öffentlicher Strassen festgestellt oder Garantieverpflichtungen übernommen, oder endlich Vereinbarungen zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, des Baues oder des Betriebes der Localbahn getroffen werden, mit Ausschluss der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen, geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Dieselbe Begünstigung geniessen die von Concessionswerbern nach erhaltener Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten zu überreichenden Eingaben, Pläne und sonstigen Schriftstücke, durch welche die Ausführung einer Localbahn in technischer oder finanzieller Beziehung vorbereitet wird.

Artikel V.

Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen sind Seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen zu gewähren:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen, zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes, sowie zum Zwecke des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres, dann zum Zwecke der Grundeinlösung bis zum Schlusse des dritten Betriebsjahres.

Die vorangeführte Befreiung findet ferner Anwendung auf die Empfangsbestätigungen der Bauunternehmer und Lieferanten, sofern sie sich beziehen auf Zahlungen für die Ausführung der vorbezeichneten Anlagen.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe von Actien und Prioritätsobligationen, mit Einschluss der Interimsscheine zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, sowohl für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung der concessionirten Localbahn als auch für späterhin von der Regierung als erforderlich erkannte Erweiterungsbauten und Nachschaffungen, ferner die Befreiung von Stempeln und Gebühren für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritätsobligationen und der sonst etwa zu den in diesem Absatze bezeichneten Zwecken aufgenommenen Anlehen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des dritten Betriebsjahres (lit. a), auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, jedoch mit der Einschränkung, dass diese Befreiungen insoferne und insoweit ausser Kraft zu treten haben, als die eigenen Erträgnisse der Localbahn nach Abrechnung der gesetzlich zu entrichtenden Steuern sammt Zuschlägen ausreichend sind, um das gesammte genehmigte Anlagecapital, und zwar die Anlehen mit höchstens vier, dass Actiencapital mit höchstens fünf Percent zu verzinsen und planmässig zurückzuzahlen.

Diese Begünstigungen lit. a) bis d) finden auch Anwendung auf die von dem Concessionär herzustellenden Schleppbahnen, Ladegeleise und sonstigen Nebenanlagen, welche integrirende Bestandtheile des Localbahnunternehmens bilden und als solche von der Regierung anerkannt werden;

e) über Ansuchen der Localbahnunternehmung die Umwandlung der in T. P. 47 e) des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, festgesetzten Stempelgebühr von den Personenfahrkarten in eine Percentualgebühr, welche mit drei Percent des Fahrpreises zu bemessen, durch die Bahnunternehmung von den Reisenden einzuheben und monatlich nachhinein an die Gefällscassen abzuführen ist.

Die sub e) angeführte Begünstigung kann auch schon bestehenden Localbahnen und, im Falle der Betrieb nicht von der Localbahnunternehmung selbst besorgt wird, auch der betriebführenden Verwaltung eingeräumt werden.

Artikel VI.

Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren wird auch zugestanden für die Ausgabe und die eventuelle bücherliche Sicherstellung von Obligationen solcher Anlehen, welche von einzelnen Königreichen oder Ländern zum Zwecke der Capitalsbeschaffung oder der Beitragsleistung für neue Localbahnen mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommen werden, auch wenn ihnen nicht bereits nach Artikel IV und V die Stempel- und Gebührenbefreiung zukommt.

Die Zinsen solcher Anlehen, deren Tilgung innerhalb längstens 75 Jahren zu erfolgen hat, werden von der Einkommensteuer, sowie von jeder neuen Staatssteuer, die etwa an deren Stelle durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, dann von der Entrichtung der Couponstempelgebühren freigelassen.

Artikel VII.

Für Schuldverschreibungen, welche zum Zwecke der Geldbeschaffung für neue Localbahnen, sowie für Investitionen auf bestehenden Localbahnen und auf Staatsbahnen von einer mit der Garantie eines Landes ausgestatteten Anstalt (Landesbank) oder von anderen hiezu befugten Creditinstituten, beziehungsweise selbstständigen Abtheilungen der letzteren mit Genehmigung der Staatsverwaltung und unter der besonderen Aufsicht derselben ausgegeben und in der nachstehend bezeichneten Weise fundirt werden, und für die Coupons dieser Titel kann in sinngemässer Anwendung der Bestimmungen im Artikel III des Gesetzes vom 10. Juli 1865, R.-G.-Bl. Nr. 55, die Gebührenfreiheit zugestanden werden.

Die Fundirung der obigen Schuldtitel, deren Modalitäten von der Staatsverwaltung unter Bedachtnahme auf die ausreichende Sicherheit festzusetzen sind, hat zu erfolgen:

1. durch Forderungen an den Staat, ein Land, an autonome Körperschaften oder bei pupillarmässiger Sicherheit auch an Privatinteressenten, oder

2. durch ein im Eisenbahnbuche oder in anderer Weise gehörig sichergestelltes Darlehen an eine Localbahnunternehmung, oder endlich

3. durch Obligationen von Landeseisenbahnanlehen oder von solchen Titres privater Localbahnunternehmungen, welche durch die Garantie des Staates oder eines Landes oder nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in anderer Weise ausreichend sichergestellt werden;

4. die in den Absätzen 1 bis inclusive 3 bezeichneten Sicherheiten müssen sich auf dieselbe Eisenbahn beziehen, für welche die durch Ausgabe der obigen Schuldtitres beschafften Geldmittel verwendet werden.

Den oben erwähnten Anstalten steht, insoferne sie der Erwerbsteuer unterliegen, auch hinsichtlich der Zinsen der erwähnten Schuldverschreibungen das im § 23 des Einkommensteuerpatents vom 29. October 1849, R.-G.-Bl. Nr. 439, den Schuldnern eingeräumte Abzugsrecht zu.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 48, betreffend die Wahrung der Rechte der Besitzer von Pfandbriefen finden auf die vorbezeichneten Schuldverschreibungen sinngemässe Anwendung.

Artikel VIII.

Die im Artikel VII bezeichneten Schuldverschreibungen sind zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zum Börsenconrse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendbar, wenn

a) die zur Verzinsung und Tilgung der ausgegebenen Schuldverschreibungen jeweilig erforderlichen Beträge durch terminliche Forderungen des Emissioninstitutes von mindestens gleicher Höhe gedeckt sind; dann

b) für diese Forderungen entweder ein Zahlungs- oder Bürgschaftsversprechen des Staates besteht oder ein Pfandrecht auf ein unbewegliches Gut im Grundbuche oder Eisenbahnbuche mit gesetzmässiger Sicherheit bestellt ist; ferner

c) die aus diesen Forderungen dem Emissionsinstitute zustehenden Ansprüche von der Höhe der Betriebsauslagen und der anderen im § 47 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bezeichneten Forderungen unabhängig sind, endlich

d) die Schuldverschreibungen, bei welchen die vorbezeichneten Voraussetzungen zutreffen, vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und mit den Ministerien des Innern und der Justiz von Fall zu Fall durch eine amtliche Kundmachung im Reichsgesetzblatte besonders bezeichnet werden.

Inwieferne die im Artikel VII bezeichneten Schuldverschreibungen, welche von einer mit der Haftung des Landes ausgestatteten Anstalt unter dessen Haftung ausgegeben werden, unter anderen als den unter lit. a) bis d) bezeichneten Voraussetzungen, dann die Obligationen der von den einzelnen im Reichsrathe vertretenen Königreichen oder Ländern für Localbahnzwecke mit staatlicher Genehmigung aufgenommenen Anlehen (Artikel VI) zu den obigen Zwecken verwendet werden können, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Artikel IX.

Von Seiten der Staatseisenbahnverwaltung können mit Zustimmung des Finanzministeriums für schon bestehende und neu herzustellende Localbahnen die nachstehenden Erleichterungen und Begünstigungen gewährt werden:

1. Die Uebernahme der Localbahn in den Staatsbetrieb für Rechnung des Concessionärs gegen Vergütung der eventuell mit einem bestimmten Percentsatze der Bruttoeinnahmen zu pauschalirenden Selbstkosten der staatlichen Betriebsführung Seitens der Localbahnunternehmung.

Hiebei ist von der Anrechnung einer Quote der Centralverwaltungskosten der Staatseisenbahnverwaltung, ferner von der Aufrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung der Localbahnunternehmung für die Mitbenützung bestehender Anlagen der Staatsbahnen und für den in den Anschlussbahnhöfen durch Staatsorgane besorgten Stationsdienst insolange und insoweit abzusehen, als dies erforderlich erscheint, um die Verzinsung und Tilgung des gesammten genehmigten Anlagecapitals der Localbahn aus dem Erträgnisse zu ermöglichen. (Art. V, lit d.)

Desgleichen kann hiebei eine theilweise Stundung der von der Localbahnunternehmung zu leistenden Betriebskostenvergütung zum Zwecke der vorzugsweisen Bedeckung der Capitalslasten für Anlehen und Prioritätsactien aus den Bruttoerträgnissen derselben in dem Falle zugestanden werden, wenn nach dem Ermessen der Regierung anzunehmen ist, dass in Folge eines solchen Zugeständnisses eine dauernde Belastung des Staatsschatzes nicht eintreten werde.

2. Die Uebernahme des Betriebes schon bestehender oder künftig herzustellender Localbahnen für eigene Rechnung des Staates gegen Zahlung einer fixen Pachtrente, wenn nach den von der Regierung zu prüfenden Ausweisen unter Berücksichtigung der von den Interessenten und den autonomen Körperschaften zugesicherten Frachten- oder Ertragsgarantien, respective jährlichen Beiträgen die Bedeckung der Pachtrente aus den im Staatsbetriebe zu erzielenden Reinerträgnissen der Localbahn als dauernd gesichert anzusehen ist.

3. Die Ausführung der in Folge der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstation der Hauptbahn erforderlichen Anlagen, die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterialien, von Inventargegenständen und von Fahrbetriebsmitteln für die Localbahn in der Regel gegen Vergütung der Selbstkosten Seitens der Localbahnunternehmung, eventuell in zu vereinbarenden entsprechenden Annuitäten.

Ausnahmsweise können die vorangeführten Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung zu Gunsten der Localbahnunternehmungen auch unentgeltlich oder im Falle der Bildung von Actiengesellschaften gegen Refundirung in Titres der letzteren (Obligationen, Prioritäts- oder Stammactien) erfolgen, wenn die Herstellung der Localbahn im Interesse des Staatsbetriebes gelegen erscheint und in Folge der Inbetriebsetzung der Localbahn nach dem Ermessen der Regierung solche Mehrerträgnisse oder sonstige finanzielle Vortheile für die anschliessenden Staatsbahnlinien oder auf Rechnung des Staates betriebenen Privatbahnen zu erwarten stehen, dass durch dieselben die von der Staatseisenbahnverwaltung in Folge der obigen Leistungen zu übernehmenden finanziellen Opfer entsprechend compensirt werden.

Die beizustellenden Inventargegenstände und Fahrbetriebsmittel sind in der Regel neu anzuschaffen und nur ausnahmsweise aus den Beständen der Staatsbahnen zu entnehmen.

4. Die Beförderung von Bau- und Betriebsmaterialien, sowie von Fahrbetriebsmitteln für Localbahnen zu den für die eigenen Regiesendungen der Staatseisenbahnverwaltung in Geltung stehenden ermässigten Tarifsätzen, sofern die hiedurch erzielten Frachtersparnisse den betreffenden Localbahnunternehmungen unmittelbar zugute kommen.

Die vorstehenden Bestimmungen haben sinngemäss auch auf die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen Anwendung zu finden und sind auch die übrigen Privatbahnverwaltungen, insbesondere jener Unternehmungen, welche eine Erträgnissgarantie Seitens des Staates geniessen, nach Massgabe der der Staatsverwaltung competenzmässig (insbesondere nach § 10, lit. g, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238) zustehenden Einflussnahme zur Gewährung gleichartiger Zugeständnisse und Begünstigungen für anschliessende Localbahnen zu verhalten.

Die in Folge der Anwendung der vorstehenden Bestimmungen Z. 1 bis 4 für die Staatseisenbahnverwaltung sich ergebenden Einnahmen und Ausgaben sind alljährlich im Staatsvoranschlage unter Darstellung der einschlägigen Verhältnisse abgesondert einzustellen.

Artikel X.

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung für solche neu herzustellende Localbahnen, durch deren Inbetriebsetzung nach den durch Staatsorgane gepflogenen Erhebungen ziffermässig bestimmbare finanzielle Vortheile für einzelne Zweige der Staatsverwaltung (Post-, Telegraphen-, Strassen-, Forst-, Montan- und Salinenärar, Staatseisenbahn-

verwaltung etc.) erzielt werden, durch Beitragsleistungen à fonds perdus oder im Falle der Bildung von Actiengesellschaften gegen Refundirung in Titres (Obligationen, Prioritäts- oder Stammactien), und zwar entweder in Form einer jährlichen Subvention oder mittelst einer Capitalszahlung in jenen Maximalbeträgen zu betheiligen, welche den dem Staatsschatze in Folge der Anlage der Localbahn nachweisbar anwachsenden Vortheilen (Mehreinnahmen oder Ersparnissen), respective dem capitalisirten Werthe dieser Vortheile gleichkommen.

Die hienach in Form einer jährlichen Subvention zu leistenden Beitragsleistungen des Staates haben aufzuhören, wenn die Bedeckung des gesammten genehmigten Anlagecapitales der Bahn in der im Artikel V d) angedeuteten Weise aus den eigenen Erträgnissen derselben gesichert erscheint.

Artikel XI.

Inwieferne für einzelne Localbahnen, deren wirthschaftliche oder militärische Bedeutung ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, von Seiten der Staatsverwaltung etwa nebst oder statt der in den Artikeln V, VI, VII, VIII, IX und X vorgesehenen Begünstigungen andere finanzielle Unterstützungen, welche nicht im administrativen Wirkungskreise gelegen sind, wie insbesondere die Zusicherung einer staatlichen Erträgnissgarantie, die Beitragsleistung des Staates zum Baue gegen Refundirung in Stammactien in anderen als den in Artikel IX, Z. 3, und in Artikel X vorgesehenen Fällen, die Uebernahme der Betriebsführung auf Rechnung des Staates gegen Zusicherung einer festen Pachtrente, soweit dieselbe nicht nach Artikel IX, Z. 2, zulässig erscheint etc., zugestanden werden können, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Artikel XII.

Die Unternehmungen von Localbahnen, für welche die im Artikel V, lit. a) bis inclusive d) oder im Artikel XI angeführten finanziellen Begünstigungen eingeräumt worden sind, sind — unbeschadet des bei der Concessionsertheilung der Staatsverwaltung vorzubehaltenden Rechtes, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung unter den in der Concession festzustellenden Bedingungen jederzeit einzulösen — verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Localbahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Localbahn gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

Die Feststellung der für diese Mitbenützung zu entrichtenden Entschädigung hat, soferne nicht zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären hierüber anderweitige Vereinbarungen getroffen wurden, nach den als Beilage C zur Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im R.-G.-Bl. Jahrg. 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen zu erfolgen.

Die Mitbenützung hat nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Localbahn nicht gestört wird, und darf dieselbe nicht zu Concurrenzzwecken gegenüber der Localbahnunternehmung ausgenützt werden.

Soferne der Uebergang fremder Fahrbetriebsmittel auf die Localbahn mit den derselben gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem nach dem Erachten der Aufsichtsbehörde nicht vereinbar sein sollte, sind die hiedurch erwachsenden Mehrkosten der Localbahnunternehmung zu vergüten.

Artikel XIII.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche nur auf die gesetzliche Landeswährung lauten dürfen, ist insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach den von der Regierung zu prüfenden Ausweisen in den eigenen Erträgnissen der Bahn und in den von den Interessenten und autonomen Körperschaften zugesicherten Frachten- und Ertragsgarantien als dauernd gesichert erscheint.

Bahnunternehmungen, bei welchen aus Mangel der gesetzlichen Voraussetzungen die bücherliche Einlage im Sinne des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, nicht zulässig erscheint, sind von der Ausgabe der Prioritätsobligationen ausgeschlossen.

Artikel XIV.

Die Benützung von Reichsstrassen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehres gefährdet erscheint.

Die Anlage der Bahn hat jedoch bei militärisch wichtigen Strassenzügen stets derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite vom Militärfuhrwerke benützt werden kann.

Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenützung sind im Einvernehmen mit dem Reichskriegsministerium in erster Instanz durch die politische Landesbehörde im Einvernehmen mit der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen (Localbahnamt), in zweiter Instanz durch das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium festzustellen.

Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Strassenbenützung ein besonderes Entgelt in keinem Falle, somit auch dann nicht zu entrichten, wenn, wie dies bei militärisch minder wichtigen Strassenzügen vorzugsweise anzustreben ist, der von der Localbahn benützte Strassentheil von der übrigen Strassenfläche abgegrenzt und mit Rücksicht auf die in Folge der Bahnanlage zu gewärtigende Verminderung des Strassenfuhrwerksverkehres der Localbahn zur ausschliesslichen Benützung überlassen wird.

Die Abgrenzung der Bahn vom restirenden Theile der Strasse hat derart zu geschehen, dass die etwa hergestellten Barrièren rasch beseitigt werden können, wenn die Nothwendigkeit eintritt, die ganze Strassenbreite für militärische Bewegungen zu benützen.

Die Kosten der durch die Bahnanlage bedingten Reconstruction der Strasse, sowie die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung und der zur Aufrechthaltung des Bahnbetriebes erforderlichen Säuberung des thatsächlich benützten Strassentheiles, ferner etwaige, durch die fragliche Benützung veranlasste Mehrkosten für die Strassenerhaltung überhaupt, für die Behebung von Elementarschäden und für Neuherstellungen, welche aus Strassenverkehrsrücksichten nothwendig werden, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltnng einer durch den Bahnbetrieb herbeigeführten Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmung.

Weitergehende, als die in dem vorstehenden Absatze angeführten Verpflichtungen, insbesondere in Bezug auf die Verstärkung und Erhaltung von Brücken nnd von unter dem Strassenkörper befindlichen Objecten, ferner in Bezug anf die Erhaltung nnd Reinigung der bahnseitigen Bankette, Gräben und Böschungen, sowie in Bezug auf die Schneesäuberung dürfen der Localbahnunternehmung nicht auferlegt werden, sofern die bezüglichen Arbeiten und Leistungen nicht durch den Bestand der Bahnanlage veranlasst werden.

Nichtärarische öffentliche Strassen können nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse Seitens der Localbahnunternehmung nach den bestehenden Gesetzen berufen sind, zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden.

Artikel XV.

Die Localbahnunternehmnngen sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahnen im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

B. Kleinbahnen (Tertiärbahnen).

Artikel XVI.

Unter Kleinbahnen (Tertiärbahnen) im Sinne dieses Gesetzes sind jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Localbahnen von ganz untergeordneter Bedeutung (normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Strassenbahnen mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen etc.) zu verstehen, welche ohne Verbindung mit einer Eisenbahn höherer Ordnung oder lediglich mit einseitigem Anschlusse an eine solche Eisenbahn ausschliesslich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln und bezüglich welcher eine ihren Charakter alterirende Fortsetzung oder die Einbeziehung in eine Eisenbahn höherer Ordnung ausgeschlossen erscheint.

Die Anerkennung einer Localbahn als Kleinbahn (Tertiärbahn) und die Concessionsertheilung für dieselbe steht dem Handelsministerium im Einvernehmen mit den anderen betheiligten Ministerien und dem Reichskriegsministerium zu, und ist die Concessionsdauer mit höchstens 50 Jahren zu bemessen.

Auf Kleinbahnen (Tertiärbahnen) finden die Anordnungen des Abschnittes A dieses Gesetzes mit den nachstehenden Abänderungen und ergänzenden Bestimmungen Anwendung.

Artikel XVII.

Die staatliche Einflussnahme auf den Bau und die Betriebseinrichtung von Kleinbahnen (Tertiärbahnen) hat sich lediglich zu beschränken:

1. auf die Genehmigung der allgemeinen Anlage und der Trasseführung der Bahn;

2. auf die Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten;

3. auf den Schutz der Bahnanrainer und sonstigen Interessenten vor Feuersgefahr und sonstigen Beschädigungen in Folge der Anlage und des Betriebes;

4. auf die Wahrung erworbener Rechte dritter Personen, endlich

5. auf die Beobachtung der bestehenden Gesetze und Verordnungen, soweit dieselben auf die Bahnunternehmung Anwendung finden.

Artikel XVIII.

Die Unternehmungen von Kleinbahnen (Tertiärbahnen) sind zur Uebernahme der den Localbahnunternehmungen obliegenden Leistungen zu Gunsten der Militärverwaltung nur insoweit zu verpflichten, als diese Leistungen mit Rücksicht auf die Anlage der Bahn und deren Betriebseinrichtung überhaupt durchführbar erscheinen, im Uebrigen aber, abgesehen von der Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der im Dienste reisenden, gehörig legitimirten Staatsaufsichtsorgane und ihres Gepäckes, von allen unentgeltlichen Leistungen für öffentliche Zwecke (Post- und Telegraphenverwaltung, Polizei, Finanzwache etc.) enthoben

Artikel XIX.

Die Festsetzung der Fahr- und Frachtpreise, sowie der Nebengebühren bleibt unter dem Vorbehalte einer vollkommen gleichmässigen Behandlung aller die Bahn benützenden Reisenden und Verfrächter den Unternehmungen von Kleinbahnen (Tertiärbahnen) vorbehalten.

Alle Tarifmassnahmen, bezw. Aenderungen derselben sind mindestens acht Tage, Refactien mindestens drei Tage vor deren Einführung öffentlich kundzumachen und der Aufsichtsbehörde zur Kenntniss zu bringen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Jahren aus den eigenen Erträgnissen das Anlage- (Actien-) Capital mit mindestens fünf Percent verzinst hat, ermässigte Maximaltarife für den Personen- und Frachtenverkehr festzusetzen, wobei jedoch einerseits auf die öffentlichen Interessen, andererseits auf die dauernde Sicherstellung einer fünfpercentigen Verzinsung des Anlage- (Actien-) Capitals nebst der Tilgungsquote aus den eigenen Erträgnissen der Bahn Bedacht zu nehmen ist.

Artikel XX.

Bezüglich der Kleinbahnen (Tertiärbahnen) wird die Dauer der für Localbahnen normirten Steuerbefreiung (Artikel V, lit. d) von 30 auf 15 Jahre beschränkt und die Percentualgebühr, welche nach Artikel V, lit. e) an Stelle des Personenfahrkartenstempels treten kann, auf ein Percent des Fahrpreises ermässigt, sofern nicht in letzterer Hinsicht die Befreiung von der Entrichtung des Personenfahrkartenstempels in Gemässheit der Bestimmungen der Gesetze vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, und vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42, eintritt.

Artikel XXI.

Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung von Kleinbahnen (Tertiärbahnen) auf das bezüglich der Localbahnen nach Artikel XII vorzubehaltende Recht der jederzeitigen Einlösung durch den Staat, sowie auf das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht zu verzichten.

C. Schlussbestimmungen.

Artikel XXII.

Die Vorschriften für die Vorbereitung von Local- und Kleinbahnen, insbesondere für die Aufstellung und amtliche Behandlung der einschlägigen technischen Operate, sowie die Bestimmungen über die Anlage und den Betrieb solcher Bahnen sind von der Regierung im Verordnungswege zu erlassen, und ist hiebei auf die weitestgehende Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens, wie auch auf die thunlichste Erleichterung und Verwohlfeilung des Baues und der Betriebseinrichtungen Bedacht zu nehmen.

Insoferne zum Zwecke der hienach anzustrebenden individuellen Behandlung des Local- und Kleinbahnwesens selbstständige Abtheilungen im Handelsministerium und bei der General-Inspection der österr. Eisenbahnen (Localbahnamt) zur Errichtung gelangen, ist die Bedeckung der hiedurch erwachsenden Auslagen im verfassungsmässigen Wege anzusprechen.

Artikel XXIII.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes können auch auf bestehende Bahnen der im Artikel I und XVI dieses Gesetzes bezeichneten Art mit der Beschränkung angewendet werden, dass für dieselben nicht die nach Artikel V, lit a) bis d), zulässigen, sondern lediglich jene Bestimmungen und finanziellen Begünstigungen zu gelten haben, welche den betreffenden Unternehmungen bei der Concessionsertheilung gewährt worden sind.

Artikel XXIV.

Dieses Gesetz, durch welches das Gesetz vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, wegen neuerlicher Verlängerung der Wirksamkeit des geltenden Localbahngesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, mit 31. December 1894 ausser Kraft gesetzt wird, tritt mit 1. Jänner 1895 in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben werden Meine Minister des Handels, des Innern und der Finanzen beauftragt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Teplitz-Lobositz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 16. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Teplitz nach Lobositz mit einer Abzweigung von der Station Settenz zum Bahnhofe Teplitz (Waldthor) der Oesterr. Staatsbahnen und einer Schleppbahn von Lobositz zur Elbe im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 50.911.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Podgórze-Bonarka—Lemberg: Geleiseherstellung in Jedlicze: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines fünften Geleises in der Station Jedlicze für den 10. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Ferdinand Pawlikowski betraut. [G.-I.-Z. 19.998.]

— (Linie Stryj—Husiatyn: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Bauunternehmung des zweiten Geleises der Eisenbahnlinie Krasne—Skwarzawa für die Herstellung eines in km 4·2—4·3 abzweigenden, zum Stryjflusse führenden Industriegeleises zum Zwecke der Schottergewinnung für den 8. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Marcel Monasterski betraut. [G.-I.-Z. 20.211.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Orlau—Lazy: Vermehrung der Geleiseanlagen in Lazy: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Vermehrung der Geleiseanlagen in der Ladestelle Lazy für Zwecke der Firma Gebrüder Gutmann für den 9. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 20.053.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Aufstellung einer Uhr in Deutschbrod.) In der Veranda der Station Deutschbrod wurde eine transparente Uhr aufgestellt. [13. October, Z. 52.436.]

— (Entwässerung eines Materialgrabens.) Das Project für die Entwässerung des bei der Station Sedletz-Kuttenberg in km 287·4—288·6 rechts der Bahn bestehenden Materialgrabens wurde genehmigt. [12. October, Z. 42.080.]

— (Geleiseanlage im Fabrikshofe in Skřivan.) Im Hofe der Zuckerfabrik der Firma A. und C. Liebig in Skřivan wird zu dem neuerbauten Schuppen ein Geleise hergestellt. [12. October, Z. 51.414.]

— (Linie Chlumetz — Parschnitz: Nebengebäude in Trautenau.) In der Station Trautenau wird im Anschlusse an die Veranda des Aufnahmsgebäudes ein Anbau für Passagierzwecke hergestellt. [16. October, Z. 55.974.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Bauliche Herstellung in Reichenberg.) Für den Aufbau eines Stockwerkes auf das Bureaugebäude für Güterexpedition in der Station Reichenberg wurde der Bauconsens ertheilt. [18. October, Z. 56.547.]

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein. (Verbindungsgeleise zwischen der Station Giesshübl und der Mineralwasser-Versandtstelle in Giesshübl.) Das von der Firma Heinrich Mattoni in Giesshübl-Puchstein vorgelegte Project, betreffend die Herstellung eines normalspurigen Verbindungsgeleises von der Station Giesshübl-Puchstein zu der Mineralwasser-Versandtstelle in Giesshübl an Stelle eines schmalspurigen Geleises wurde principiell genehmigt und an die k. k. Stattbalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung übersendet. [21. October, H.-M.-Z. 56.670.]

Projectirte Localbahn Franzensbad-Schönbach. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Stattbalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Actionscomité für eine normalspurige Localbahn von Franzensbad über Wildstein nach Schönbach vorgelegten generellen Projectes der Theilstrecke Franzensbad—Wildstein, als die nunmehr zur Ausführung beantragte Anfangsstrecke der seinerzeit von demselben Comité projectirten Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach, die Trassenrevision und Stationscommission auf den 7. November und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitnng dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut.
[2. November, H.-M.-Z. 58.775.]

Schmalspurige Rollbahn der Firma Isidor Werth & Co. in Dawideny. (Baubewilligungs-Verhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die Baubewilligungsverhandlung hinsichtlich des von der Firma Isidor Werth & Co. vorgelegten Projectes für die Umgestaltung der aus den Gutsforsten in Dawideny bis zu km 34 der Localbahnlinie Hliboka—Berbometh führenden schmalspurigen Rollbahn mit Pferdebetrieb in eine solche mit Dampfbetrieb auf den 12. November anberaumt. Mit der Leitung dieer Amtshandlung wurde die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Storozynetz betraut.
[3. November, H.-M.-Z. 58.538.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Anschaffung einer Schnellzugs-Locomotive und zweier Lastzugs-Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft beabsichtigte Anschaffung einer Schnellzugs-Locomotive sammt Tender, und zweier Lastzugs-Locomotiven mit Tender, welche in Gemässheit der mit den Handelsministerial-Erlässen vom 19. April 1889, Z. 5793, bezw. vom 18. Juli 1894, Z. 36.107, genehmigten Typenplänen in inländischen Fabriken ausgeführt werden sollen, genehmigt.
[Z. 57.147.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Gesetzentwurf über die staatliche Subventionirung des Baues von Seeschiffen.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 130 vom 31. October verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handelsminister am 30. October der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes über „die staatliche Subventionirung des Baues von Seeschiffen". Derselbe lautet:

§ 1.

Solche Unternehmen, welche auf dem Gebiete der ungarischen Kronländer den Bau von Seeschiffen auf entsprechend eingerichteten Colonien gewerbsmässig betreiben, können für den während der Dauer des vorliegenden Gesetzes erfolgten Bau von Seeschiffen der in den folgenden Paragraphen festgestellten staatlichen Subventionen theilhaftig gemacht werden.

§ 2.

Bei dem Bau der Schiffskörper können nach jeder Tonne des dem bestehenden Kubiksysteme entsprechend berechneten Gesammt-Tonnengehaltes, bei den aus Eisen oder Stahl erbauten Dampf- und Segelschiffen 30 bis 60 Kronen, bei aus Holz erbauten Schiffen 10 bis 25 Kronen als staatliche Subvention bewilligt werden,

Als Holzschiffe werden solche Schiffe betrachtet, deren äussere Verkleidung ausschliesslich aus Holz gefertigt ist.

§ 3.

Für die Anfertigung, bezw. Beschaffung der Treib- und aller sonstigen Hilfsmaschinen und Röhrenleitungen für in vaterländischen Werftencolonien zu bauende Schiffe können, wenn die Anfertigung oder Beschaffung in vaterländischen Fabriken erfolgt, bei neuen Maschinen und neuen Maschinentheilen nach je 100 kg 10 bis 15 Kronen, bei neuen Dampfkesseln und neuen Röhrenleitungen nach je 1000 kg 6 bis 10 Kronen staatliche Subvention bewilligt werden.

§ 4.

Die Summe der nach den §§ 2 und 3 zu bewilligenden Staatssubvention wird in dem Verhältnisse festgestellt, je nachdem die Schiffe zum Theil oder im Ganzen aus inländischem Material gebaut und ausgerüstet wurden.

§ 5.

Jene Schiffbau-Unternehmungen, welche auf Grund dieses Gesetzes die Staatssubvention in Anspruch zu nehmen wünschen, sind verpflichtet, sich der vom Handelsminister einzurichtenden Controle zu unterwerfen.

§ 6.

Jene Summe, welche zur Subventionirung des Baues von Seeschiffen verwendet werden kann und in das Staatsbudget der einzelnen Jahre aufzunehmen ist, wird durch die Legislative festgestellt.

Bis auf neuere legislatorische Verfügung kann unter diesem Titel das Staatsbudget mit einem höheren Betrage als 200.000 Kronen jährlich nicht belastet werden.

§ 7.

Die Modalitäten der Inanspruchnahme der Staatssubvention und das in dieser Hinsicht zu befolgende Verfahren regelt im Vereine mit dem Finanzminister der Handelsminister, der auch über die Frage entscheidet, ob und in welchem Masse irgend ein Unternehmen zu subventioniren sei.

§ 8.

Das gegenwärtige Gesetz tritt vom 1. Jänner 1895 ab ins Leben und bleibt für die Dauer von 10 Jahren in Kraft.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes wird der Handelsminister betraut.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 20. October, Z. 75.377, dem Reichstags-Abgeordneten k. und k. Kämmerer Bernhard Ürményi, dem Josef Farnady und dem Advocaten Dr. Emerich Szivák für eine von der Station Alibunás der jüngst eröffneten Localbahn Versecz-Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99) abzweigende und diese über Szellens (Kovi-Szöllös), Hancsa, Ferdinandfalu (Ferdinandsdorf), Dobricza, Számos, Jarkovácz und die Gemarkung der Gemeinde Ernesztbáza in der Station Szárcsa (Német-Szárcsa) mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 20. October, Z. 75.378, dem Reichstags-Abgeordneten k. und k. Kämmerer Bernhard Ürményi, dem Josef Farnady und dem Advocaten Dr. Emerich Szivák für eine von der Station Versecz der Linie Nagy-Becskerek—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen abzweigende und diese über Nagy-Szedistye, Nagy-Szám, Klopodia und die Gemarkung der Gemeinde Ferendia in der Station Móriczföld-Sosdia mit der Flügelbahn Vojtek—Német-Bogsán der Linie Temesvár—Vojtek—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 25·180 km lange Strecke Deutsch-Brod—Humpoletz der Oesterr. Nordwestbahn, welche am 1. September dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXL. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 3. November herausgegebene CXL. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 721: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. October 1894, Z. 146.947, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Selčan als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Literatur.

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen, 107. Heft.

Im Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei ist soeben das 107. Heft der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen erschienen und ist dasselbe um den Preis von 20 kr. daselbst zu beziehen. Dieses Heft enthält die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. November 1894, Z. 47.488, betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transportbestimmungen, ferner die mit dieser Verordnung innig zusammenhängende und in derselben vielfach bezogene Verordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510, über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben.

Letzterer Verordnung sind die zu derselben seit ihrem Erscheinen ergangenen speciellen Entscheidungen, Interpretationen etc. anmerkungsweise beigedruckt.

Mit diesen beiden Verordnungen ist, mit Ausnahme des Refactiewesens, das Gebiet der das Tarifwesen betreffenden formellen Vorschriften in umfassender und einheitlicher Weise geregelt worden. Hinsichtlich des Refactiewesens besteht eine derartige einheitliche Verordnung bisher nicht, und sind die betreffenden Normen nur aus einer ziemlich grossen Anzahl von Verordnungen, Erlässen etc. zu entnehmen. Aber gerade mit Rücksicht hierauf erschiene es vielleicht nicht als unerwünscht, wenn eine Zusammenstellung der auf das Refactiewesen bezugnehmenden Normen als Fortsetzung des gegenwärtigen Heftes einmal erscheinen würde.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	October 1894				October 1893			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	352.888	198.970	180.905	370.953	353.528	320.092	249.841	423.779
Darunter:								
Weizen	76.075	59.413	48.836	86.652	40.538	51.835	26.543	65.830
Roggen	72.981	32.400	23.398	81.983	69.289	29.730	7.627	91.392
Gerste	76.718	44.625	31.410	89.933	72.895	118.326	81.615	109.606
Hafer	28.523	20.713	23.130	26.106	17.607	44.861	17.692	44.776
Mais	21.257	16.106	32.297	5.066	73.171	43.867	83.239	33.799
Hirse	1.046	655	476	1.225	7.787	509	1.577	6.719
Bohnen	4.154	6.298	5.870	4.582	10.996	10.799	9.224	12.571
Erbsen	450	453	352	551	2.211	424	1 013	1.622
Malz	2.146	100	325	1.921	2.041	303	323	2.021
Raps	32.900	6.776	4.649	35.027	21.276	3.610	8.770	16.116
Hanfsamen	226	683	429	480	49	300	162	187
Wicken	369	307	68	608	296	697	217	776
Mehl	6.560	1.955	2.935	5.580	14.890	5.628	3.504	17.014
Kleie	10.904	3.215	767	13.352	676	2.150	1.223	1.603
	334.309	193.699	174.942	353.066	333.722	313.039	242.729	404.032
Spiritus	136	—	136	—	2.093	—	229	1.864
Zucker	1.979	100	568	1.511	433	1.238	1.402	269
Wein	2.640	542	1.504	1.678	5.766	321	.783	5.304
Oele und Fette	839	401	527	713	804	414	364	854
Sonstige Waaren	12.985	4.228	3.228	13.985	10.710	5.080	4.334	11.456
Mittlere Tagesbewegung . .	14.069 Meter-Centner				21.920 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,174.810	1,110.910	1,033.920	3,251.800	3,281.610	2,089.060	1,446.560	3,924.110

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	74	38	29	83	97	33	35	95
Versicherungswerth . . fl.	386.210·—	160.200·—	206.350·—	340.060·—	530.830·—	263.000·—	229.350·—	564.480·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	16	2	5	13	26	—	7	19
Versicherungswerth . . fl.	40.000·—	3.480·—	14.200·—	29.280·—	126.600·—	—	29.000·—	97.600·—
Lombardbetrag . . . . fl.	21.985·—	2.249·52	8.070·—	16.164·52	77.375·—	—	17.850 —	59.525·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem mit 1. November 1894 in Kraft getretenen Nachtrag I zu dem vom 1. October 1893 giltigen Tarife für den Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, wird auf Seite 29 beim Ausnahmetarif Nr. III in der Relation Szt. Lörincz—Wien St.E.G. (loco) der Frachtsatz sub a) von 226 Heller auf **266 Heller** berichtigt.

Wien, am 2. November 1894. [818]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen.

Zum 20. December 1894 a. St. (1. Jänner 1895 n. St.) treten die vom 20. December 1891 a. St. (1. Jänner 1892 n. St.) giltigen Hefte 1 und 2 des Verbandstarifes, Theil II (für den Verkehr nach und aus Russland) ausser Kraft.

Das Erscheinen des an deren Stelle auszugebenden neuen Tarifes wird mit besonderer Kundmachung verlautbart werden.

Wien, am 5. November 1894. [819]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Theil II.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der Nachtrag IV zu dem ab 1. Juli 1893 giltigen Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aufnahme von Frachtsätzen für sperrige Güter in die Schnitt-Tarif-Tabelle A und B.

II. Aufnahme der Station Neratovic der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und der Stationen Gratwein, Judendorf, Leibnitz und Peggau der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif Nr. I für Zucker aller Art.

III. Neue Zuschläge für den Ausnahmetarif Nr. II für Eisen etc. rücksichtlich der Relation Donawitz—Leoben.

IV. Aufnahme der Station Schluckenau der k. k. priv. Böhm. Nordbahn in den Ausnahmetarif Nr. III für chromsaures Kali und chromsaures Natron.

V. Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. IV für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen.

VI. Neue Frachtsätze für Emballagen, gebrauchte, des Ausnahmetarifes Nr. VIII.

VII. Aufnahme der Station Lundenburg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahmetarif Nr. XV für Säuren etc.

VIII. Ausnahmetarif Nr. XVII für Blei in Blöcken etc. und Bleiglätte, Bleiwaaren und Farbwaaren.

IX. Ergänzungen der Bestimmungen zu den Schnitt-Tarif-Tabellen.

X. Berichtigung von Frachtsätzen, bezw. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 16. December 1894 bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) käuflich bezogen werden.

Wien, am 4. November 1894. [820]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausserkraftsetzung, bezw. Abänderung von im Anhange zu dem Localtarife (Theil II) enthaltenen Begünstigungen.

Mit 1. Jänner 1895 treten die im Anhange zu dem Localtarife (Theil II) unter fortl. Nr. 14 enthaltenen ermässigten Kartirungssätze für Papier ab Voitsberg und Deutsch-Landsberg nach Graz ausser Wirksamkeit; ferner kommen ab dem gleichen Zeitpunkte die in obgenanntem Anhange unter fortl. Nr. 18a angeführten ermässigten Frachtsätze für Zündwaaren ab Preding-Wieselsdorf und Deutsch-Landsberg nach Graz transit nur für solche Sendungen in jedem Gewichte zur Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach und über südlich Graz gelegenen Südbahnstationen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 6. November 1894. [821]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung.

K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages III zum Localtarife und Aufhebung des Nachtrages I zum Localtarife.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der Nachtrag III zu den ab 1. October 1879 giltigen allgemeinen Tarifen der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn in Kraft.

Derselbe enthält:

A. Aufhebung des Nachtrages I vom 1. Jänner 1890 und

B. Ermässigung der Waaggebühr für Wagenladungsgüter.

Der Nachtrag I vom 1. Jänner 1890 tritt mit Ende December d. J. ausser Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages III können bei der Cassa V am Wiener Südbahnhofe oder im Wege der betreffenden Stationen zum Preise von 2 kr. per Stück käuflich bezogen werden.

Wien, am 4. November 1894. [822]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung.

Sächisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 5, vom I. Juni 1892.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit 1. Jänner 1895 treten für nachbenannte Relationen bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1895, folgende neue Frachtsätze, und zwar:

Zwischen Reichenberg S.St.B. und S.N.D.V.B. und	Eilgut	Stückgut-Classe		Wagenladungs-Classe				Specialtarif			
		I	II	A^1	B	C^1	C^2	A^2	I	II	III
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Kreuzer ö. W. Noten										
Schönpriesen	219·6	88·6	72·2	58·2	54·1	61·6	57·5	51·7	49·9	44·4	29·4
Nestomitz (Zuckerfabrik)	.	.	71·0	.	.	60·4	56·3	.	.	.	.

in Wirksamkeit.

Hiedurch werden die im Nachtrag II vom 1. November 1893 zu dem oben genannten Tarife auf Seite 7 für die Relation Schönpriesen — Reichenberg (S.St.B. und S.N.D.V.B.) enthaltenen Frachtsätze mit 31. December 1894 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 3. November 1894. [823]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenbahnfahrzeuge von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen nach Suczawa, Predeal und Verciorova.

Einbeziehung der Station Kirchen.

Mit 1. December 1894 gelangen für die Beförderung von Locomotiven und Tendern neue directe Ausnahmesätze der Abtheilung A von Station Kirchen (des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld) zur Einführung. Dieselben betragen für die Tonne nach Suczawa Mark 49·99, Predeal Mk. 54·22 und Verciorova Mk. 49·97.

Wien, am 5. November 1894. [824]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen der Böhmischen Nordbahn und den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Einführung des Tarifnachtrages IV.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1894 tritt zu dem ab 2. August 1892 giltigen Tarife für oben bezeichneten Güterverkehr der Nachtrag IV in Kraft, welcher bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann.

Dieser Nachtrag enthält die Eliminirung von Verkehrsrelationen aus dem Kilometerzeiger des Haupttarifes.

Wien, am 5. November 1894. [825]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Steyrthalbahn.

Erweiterte Giltigkeit von Tour- und Retourkarten.

Während der Dauer der eigentlichen Winterfahrordnung, d. i. vom 1. November bis 31. März, haben die Tour- und Retourkarten der Strecken Garsten—Sierninghofen und Steyrdorf—Sierninghofen und umgekehrt auf der Rückfahrt auch für die Strecken Garsten—Neuzeug und Steyrdorf—Neuzeug und umgekehrt Giltigkeit. Desgleichen gelten die Tour- und Retourkarten der Strecken Garsten—Sierning und Steyrdorf—Sierning und umgekehrt auf der Rückfahrt auch für die Strecken Garsten—Aschach und Steyrdorf—Aschach und umgekehrt.

Steyr, am 31. October 1894. [826]

Sonstige Nachrichten.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. (Einführung von besonderen Bestimmungen zu § 13 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Auf den Preussischen Staatseisenbahnen sind mit 1. November 1894 folgende von der Landesaufsichtsbehörde genehmigten besonderen Bestimmungen zu § 13 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Kraft getreten:

„Einzelne Abtheilungen in Wagen des Coupé-Systems können nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung schon gegen Lösung von mindestens vier Fahrkarten in I. Classe, sechs Fahrkarten in II. Classe und acht Fahrkarten in III. Classe an Reisende überlassen werden. Die Befugniss zur Ueberlassung derartiger Wagenabtheilungen steht dem Stationsvorstande zu. Auf Zwischenstationen können Wagenabtheilungen nur dann überlassen werden, wenn solche in dem ankommenden Zuge unbesetzt vorhanden sind. Die betreffenden Wagenabtheilungen sind mit einem Zettel „Bestellt" zu bekleben.

Ein Recht, die Freihaltung von Plätzen in diesen Abtheilungen für die Dauer der ganzen Reise zu fordern, wird hiemit nicht eingeräumt; vielmehr bleibt es der Eisenbahnverwaltung vorbehalten, im Bedarfsfalle zeitweise oder dauernd die nicht bezahlten Plätze der betreffenden Wagenabtheilung mit anderen Reisenden zu besetzen. Die Entscheidung hierüber steht dem diensthuenden Stationsbeamten, eventuell dem Zugführer zu.

Dem Besteller ist vom Stationsvorstand eine Bescheinigung nach folgendem Muster auszustellen:

Ausweis
über . . . . . Wagenabtheilung . . . . . für die
. . . . Wagenclasse, giltig zum Zug Nr. . . . .

Dem Inhaber wird ein Recht, die Freihaltung der von ihm nicht bezahlten Plätze für die Dauer der ganzen Reise zu fordern, nicht eingeräumt; vielmehr bleibt es der Eisenbahnverwaltung vorbehalten, erforderlichen Falles, unter Umständen auch schon auf der Abgangsstation, die nicht bezahlten Plätze der Abtheilung zeitweise oder dauernd mit anderen Reisenden zu besetzen.

. . . ., den . . . . 189 . .
Der Stationsvorstand."

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
1936	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauerziegel als Frachtgut	Jinonitz	I. Prag (Smichow) trans. (nur für Sendungen nach Hlubočep)	1. Mindestverfrachtung von 200 Tonnen à 1000 kg. 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Erfüllung der Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	5·8	4·4	1·4	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					II. Kralup (B.E.B.) transit	1. Mindestverfrachtung 800 Tonnen à 1000 kg.	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895		14·4	11·0	3·4		Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896	
			Kalkstein als Frachtgut		III. Duby	1. Abfertigung der betreffenden Sendungen im Localverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn 3. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895		10·7	9·2	1·5			
					Kaaden-Brunnersdorf				25·4	21·7	3·7			
					Kralup (B.E.B.) loco u. transit				14·4	12·5	1·9			
					Krupa (nur für Sendungen nach Kolleschowitz)				16·9	13·0	3·9			
					Prag (Smichow) transit*)				5·0	4·4	0·6			
					Rakonitz				17·7	15·0	2·7			
				Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen von Hlubočep)	IV. Jinonitz loco				5·0	4·4	0·6			
					V. Jinonitz transit (nur für Sendungen nach den unter II und III angeführten Stationen)				5·0	2·1	2·9			
			Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Jinonitz	VI. Prag (Smichow) transit*)				5·8	4·4	1·4			
					VII. Saaz (B.E.B.) transit (nur für Sendungen nach Postelberg, Podersam, Petersburg-Jeschnitz und Scheles)				24·3	17·5	6·8			

*) Die betreffenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Stationen der Böhm. Nordbahn (excl. Aužic, Bodenbach-Tetschen und Všetat-Přivor), k. k. österr. Staatsbahnen und der Localbahn Nusls-Modřan, Oesterr. Nordwestbahn und Süddnorddeutschen Verbindungsbahn (excl. der Stationen der Strecke von Všetat-Přivor bis Tetschen) und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft östlich von Prag.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1937	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betbeiligten Verwaltnngen	Scblacken, n. zw.: Friacbfener-, Hammer-, Lnppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- nnd eisenhaltige Konverterscblacken	Nenberg Hocböfen	Oberscblesischen Hnttenstationen	Nach den Bestimmnngen des Ansnahmetarifes Nr. 3 A nnd 3 B des Ostdentsch-Oesterreicbiscben Eisenbabn-Verbandes Theil II, Heft 4	Vom 15. November 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Ostdentsch-Oesterr. Eisenbabn-Verband, Tbeil II, Heft 4	Frachtsatz „südlicb vom Schnittpunkte" 48 Pfg.	Frachtsatz „südlich vom Schnittpunkte" 46 Pfg.	2 Pfg.	Im Kartirungswege		
1938	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Pflanmen, getrocknete, in Fässern, Fässchen, Körben, Kübeln, Säcken nnd Kisten, russischer Herknnft	Nowosielitza (k.k.St.Bbf.) tra.	Granica transit	Aufgabe in Wagenladnngen à 10000 kg, bezw. Fracbtzablnng für diesea Qnantum pro Frachtbrief nnd Wagen. Einbaltnng der einscbläg igen allgemeinen nnd der für den Verkehr mit Granica transit bestehenden, das russische Verkebrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmnngen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiterea, längstens bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungarisch-Rnssischer Grenz-Verkehr	154 kr.	93 kr.	61 kr.	Im Kartirnngswege		
					Brody (Bhf.) transit				112·0 kr.	38·9 kr.	73·1 kr.			
1939	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennbolz ans der Pos. H, 20 der Güter-Classification dee Tarif-Theiles I	K a m m e r		Bei Aufgabe von, bezw. Fracbtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen.	Vom 1. Jänner 1895 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	L o c a l t a r i f	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Gnnskirchen				14	11	3			
					Kleinmünchen				21	17	4			
					Linz				19	16	3			
					Ried				16	12	4			
					Wels				16	12	4			
					Wien K.E.B.				40	37	3			
			Holzwaaren, ordinäre, ans Poa. H, 34 der Güter-Classication des Tarif-Tbeiles I		Wien K.E.B.	Bei Anfgabe: a) in jedem Gewichte; b) von mindest. 5000 kg, bezw. Frachtzablnng für dieses Gewicht; c) von mindest. 10000 kg, bezw. Frachtzablnng für diesea Gewicht. Das Anf- nnd Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zn besorgen			a) 127	84	43			
									b) 84	63	21			
									c) 84	45	39			
1940	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Von den im Localgütertarife, Theil II, Heft 1 für die Localbahn Elbogen—Neneattel in der Relation von oder nach Siemens Glasfabrik angeführten Frachteätzen der Wagenladnnge-Claesen A, B, C der Specialtarife 1, 2 nnd 3, sowie der Ansnahmetarife I—V werden folgende Nachlässe gewährt: a) für dae 5000 t, b) „ „ 10000 t, c) „ „ 20000 t, d) „ „ 40000 t übereteigende Qnantnm von Wagenladnngegütern der Classen A, B, C, der Specialtarife 1, 2 nnd 3, eowie der Ansnahmetarife I—V: bis zn 10000 t 5%, „ „ 20000 t 10%, „ „ 40000 t 20%, ... 25%				Vom 1. Jänner 1895 bis anf Weiteres, längstena bie 31. December 1895	L o c a l t a r i f				Im Rückvergütnngswege	Die Abrecbnnng erfolgt anf Grnnd einer von den betreffenden Organen der Localbahn Elbogen—Nensattel zn führenden Liste über die in den einzelnen Relationen bezüglich der betreffenden Wagenladnngs-Classen, Special- und Ansnahmetarife verfrachteten Quantitäten	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1941	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Torf	Raubling, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Brixlegg	Bestimmungen des in der 9. Rubrik angeführten Tarifes	Ab 15. November 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1895	Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. März 1892 (Ausnahmetarif Nr. 52)	0·24 Mark			Im Kartirungswege		
1942	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Aussig (St.E.G.) transit	Neetersitz-Pömmerle	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1894	Localtarif	7·5 kr.	5·5 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Sendungen, die an ein Etablissement in Neetersitz adressirt sind, welches mit der Station durch ein Geleise verbunden ist
			Holz der Classe C						6·1 kr.	4·1 kr.	2 kr.			
1943	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Von den Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 (mit Ausnahme von Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten)	Böhm.-Trübau (via Chotzen)	2000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Niederschlesische Kohle vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. März 1888	Verschieden		8 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
				Wenzeslausgrube					kr. 36·9	kr. 31·4	5·5			
				Rubengrube					35·7	30·2	5·5			
				Neurode					35·4	29·9	5·5			
				Möhlten					33·7	29·8	3·9			
				Mittelsteine (St.E.G.) loco					34·7	27·0	7·7			
1944	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Hannsdorf	Pardubitz (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Sätze	kr. 37·6		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
				Mähr.-Schönberg						41·6				
			Holz der Classe C (exclus. Brennholz)	Hannsdorf						36·6				
				Mähr.-Schönberg						39·4				
			Brennholz	Hannsdorf						33·2				
				Mähr.-Schönberg						37·2				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1945	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	a) Von sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz—Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.), für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere. b) Von Hruschau	Prag (Smichov) transit Prag (St.E.G.) transit Prag (St.E.G.) loco Bubna (St.E.G.) Lieben (St.E.G.)	3000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) b) 57·8 56·6 52·6 51·4 53·6 52·4 53·9 52·7 53·6 52·4		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Kohlensendungen der Provenienz ad a) und b) nach den genannten Abgabsstationen, sowie nach den Stationen der Oest.-ung. St.E.G. von Pardubic bis Prag (inclusive dieser beiden Stationen) können in das nebenstehend angegebene Minimalquantum eingerechnet werden; für diese Kohlensendungen haben jedoch die vorstehenden Frachtsätze keine Giltigkeit
1946	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes via Stadlau	Arnoldstein	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	80·5 kr.		Im Kartirungswege		
1947	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Grussbach-Schönau transit	Enzersdorf bei Staatz Frättingsdorf Mistelbach Ladendorf Neubau-Kreuzstetten	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 8·1 8·7 11·1 12·5 13·8	kr. 7·1 7·5 9·1 9·1 11·2	kr. 1·0 1·2 2·0 3·4 2·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1948	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk	Kalk-Podol und Prachovic	Kralup Jenšovic Beřkovic-Melnik Wegstädtl-Hněvic Raudnic Hrobec Theresienstadt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	34·5 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1949	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine der Pos. S—58 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Bogoniowice-Cięzkowice	Przemyśl	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	24 kr.	22 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1950	Oesterr. Nordwestbahn		Knochenfett	Vysočan (Oe.N.W.B.)	Stockerau	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	90·2 kr.	70 kr.	20·2 kr.	Im Kartirungswege		
1951	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Ingots und Zaggeln	Donawitz	Komotau (B.E.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes, Theil II für den Güter-Verkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Verbandstarif für den Verkehr Südbahn-Böhmen vom 1. Juli 1893	166 Heller	152 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		
1952	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hornvieh	Budapest-Ferencváros marhavásár	Passau	Bei Instradirungsvorschreibung via Bruck a/L.—Schwechat-Kledering—Klein-Schwechat—Penzing	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	179·4 kr. ö. W. pro m² Ladefläche des verwendeten Wagens oder 267 kr. ö. W. pro 100 kg auf Grund der im Tarife, Theil I festgesetzten Normalgewichte		Im Kartirungswege		
					Simbach					487·4 kr. ö. W. pro m² Ladefläche des verwendeten Wagens oder 271 kr. ö. W. pro 100 kg auf Grund der im Tarife, Theil I festgesetzten Normalgewichte				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1953	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Getreide	Triest und Fiume	Kufstein transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehre mit directen Frachtbriefen nach Rosenheim oder darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Verschieden	Francs 21·33 pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehre vorgesehene Reexpedition im landschaftlichen Lagerhause zu Innsbruck ist auch bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung zulässig, wenn dieselbe durch Beibringung der Documente über die erfolgte Einlagerung und Reexpedition nachgewiesen wird
1954	Südbahn-Gesellschaft		Mais	Triest S.B. loco	Fiume loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Bis Ende December 1894	Localtarif der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, bezw. Anhang zu demselben	48 Heller incl. ung. Steuer	36 Heller incl. ung. Steuer	12 Heller	Im Kartirungswege		
1955	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Barcs transit	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nur für Sendungen giltig, welche Barcs transitiren, resp. daselbst nachweislich per Bahn oder per Wasser angelangt sind. Diese Transporte dürfen überdies nicht über Salzburg, Simbach und Passau hinaus zur Weiterbeförderung gelangen*)	Bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	140 Heller incl. ungar. Steuer	126 Heller incl. ungar. Steuer	14 Heller	Im Kartirungswege		*) Für die in Barcs zur Aufgabe gebrachten Sendungen muss bei Inanspruchnahme des nebigen ermässigten Frachtsatzes der Nachweis erbracht werden, dass dieselben per Bahn oder per Wasser daselbst angelangt sind
	Auf den obausgewiesenen Frachtsatz von 126 h wird bei Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer im Rückvergütungswege ein weiterer Nachlass von 14 h pro 100 kg gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe geleistet, welche Documente bis längstens Ende Februar 1896 in Vorlage gebracht werden müssen.													
1956	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Südbahn	Vier Tender-Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Wr.-Neustadt	Prag-Smichow	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende März 1895	Localtarif		71·5 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Die vier Tender-Locomotiven müssen zu Dienstzwecken der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bestimmt und an die genannte Verwaltung als Empfängerin adressirt sein

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 129. Wien, 10. November 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Station Bozen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Ober-Bozen und Klobenstein auf das Rittnerhorn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Bozen, Johann Kofler, im Vereine mit Dr. Edmund Zallinger-Thurn, Advocat in Bozen und Curvorstand in Gries, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Station Bozen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Ober-Bozen und Klobenstein auf das Rittnerhorn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 25. October 1894. Z. 53.853.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Berg-Isel der Localbahn Innsbruck-Hall i/T. über Ambras und Vill an den Lanser See und eventuell bis Lans und Sistrans oder bis Igls.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Altbürgermeister der Landeshauptstadt Innsbruck, Dr. Heinrich Falk, im Vereine mit dem Ingenieur Hermann Ritter von Schwind und Dr. Josef Wackernell, Advocat und Landtagsabgeordneter in Innsbruck, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Berg-Isel der Localbahn Innsbruck-Hall i/T. über Ambras und Vill an den Lanser See und eventuell bis Lans und Sistrans oder bis Igls im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 25. October 1894. Z. 54.350.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Wenn sich eine Eisenbahn-Verwaltung dem Schiedsgerichte unterworfen hat, so sind während der Zeit, für welche diese Unterwerfung erklärt wurde, nachträgliche Modificationen der Unterwerfungsclausel unstatthaft. Die Avisirung einer Sendung, welche laut Vermerkes im Frachtbriefe „Bahnhof restante" aufgegeben ist, macht die Bahn für den dadurch dem Aufgeber erwachsenen Schaden ersatzpflichtig.

(Entscheidung vom 24. October 1893.)

Der Holzhändler I. F. in Bursztyn hatte am 18. September 1891 193 Säcke Kleie im Gewichte von 10.000 kg und am 26. September 1891 182 Säcke Kleie im Gewichte von 10.000 kg von Lemberg an K. in Breslau versendet und die Bestimmung „Bahnhof restante" beigefügt. Durch die Avisirung dieser Sendungen an den Adressaten und Bezug derselben durch Letzteren ohne Abgabe des Aufgabsrecepisses behauptete I. F., einen Schaden von 650 fl. erlitten zu haben, und klagte gegen die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auf Ersatz dieses Schadens im restringirten Betrage von 500 fl. sammt Nebengebühren.

Nach der am 24. October 1893 durchgeführten Verhandlung erkannte das Eisenbahn-Schiedsgericht die Geklagte als schuldig, dem Kläger anstatt des eingeklagten Betrages von 500 fl. s. N.-G. den restringirten Betrag von 320 fl. s. N.-G. zu bezahlen, wenn Kläger

den Eid dahin leistet, „dass er dadurch, dass die in der Klage bezeichnete Waare, ungeachtet des in dem die Waarensendung begleitenden Frachtbriefe enthaltenen Vermerkes „Bahnhof restante“, dem Adressaten K. in Breslau avisirt wurde, einen Schaden in der Höhe von mindestens 320 fl. erleide“.

Die Begründung dieses Schiedsspruches führt im Wesentlichen Folgendes aus:

Seitens der Geklagten wurde unter Berufung auf eine von ihr an die n.-ö. Handels- und Gewerbekammer gerichtete Zuschrift ddto. 11. Jänner 1890 zunächst die Competenz des Schiedsgerichtes in Abrede gestellt.

Es ist unbestritten, dass die k. k. General-Direction mit Zuschrift vom 2. October 1888, Z. 22.790, an die n.-ö. Handels- und Gewerbekammer die Erklärung abgab, dass sie einverstanden sei, dass die mit Schluss des Jahres 1888 ablaufende Wirksamkeit des dermaligen Statutes des Schiedsgerichtes sammt den vereinbarten Erläuterungen, bezw. das auf Grund dieses Statutes in Wien bestehende Schiedsgericht für weitere fünf Jahre, das ist bis Ende 1893, erneuert werde, und sie diesem Schiedsgerichte unter Voraussetzung des Hinzutrittes aller anderen österreichischen Bahnverwaltungen bezüglich sämmtlicher unter ihrer Verwaltung stehenden Bahnlinien beitrete.

Diese Erklärung enthält nur die letzterwähnte Bedingung für den Beitritt, und da von Seiten der General-Direction nicht behauptet wurde, dass diese Bedingung nicht erfüllt sei, musste das Schiedsgericht annehmen, dass die General-Direction sie als erfüllt betrachtet, was auch daraus hervorgeht, dass sie seither die Competenz des Schiedsgerichtes aus dem Grunde der Nichterfüllung dieser Bedingung niemals bestritten hat.

Im Jahre 1890 hat nun allerdings die General-Direction in einer im Protokolle der Handels- und Gewerbekammer vom 26. Februar 1890 unter Punkt 29 mitgetheilten Zuschrift bekanntgegeben, dass ihre Beitrittserklärung zu dem Schiedsgerichts-Statute bis Ende 1893 sich dem Umfange nach nicht weiter erstreckt, als jene der übrigen österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, und ihre Erklärung vom October 1888 dahin präcisirt, dass auch sie sich den Schiedsgerichten nur für Streitfälle über solche Transporte unterwerfe, bei denen alle an denselben betheiligten Verwaltungen dem Schiedsgerichte sich gleichfalls unterworfen haben.

Wenn nun die General-Direction im vorliegenden Falle die Competenz unter Berufung auf diese Erklärung deshalb bestritt, weil der Transport des Gutes theilweise auf einer ausländischen, dem Schiedsgerichte nicht unterworfenen Bahn erfolgte, hatte das Schiedsgericht die Rechtswirksamkeit der im Jahre 1890 abgegebenen Erklärung der General-Direction zu prüfen. Nach den zu § 1 des Statutes vereinbarten Erläuterungen hat das Statut für die Bahnen nur nach Massgabe der erfolgten Beitrittserklärung verbindliche Kraft. Nachdem die General-Direction nun im October 1888 unbestrittenermassen dem Schiedsgerichte auf fünf Jahre, das ist bis Ende 1893, ohne eine andere als die schon früher berührte Bedingung beigetreten war, stand es derselben nicht zu, vor Ablauf des bestimmten Zeitraumes ihre Beitrittserklärung nachträglich durch eine die Competenz verringernde Beschränkung zu modificiren oder gar zurückzuziehen.

Das Schiedsgericht konnte daher der Erklärung vom Jahre 1890 keine Rechtswirksamkeit beimessen und hielt seine Competenz auf Grund der Erklärung vom Jahre 1888 für zweifellos begründet.

Gegen den meritorischen Inhalt der Klage wendete die General-Direction zunächst die eingetretene Verjährung ein und stützte sich hiebei offenbar auf die Art. 386 und 408 H.-G.-B. Da aber im vorliegenden Falle von einem Verluste des Gutes nicht die Rede sein kann, konnte die Einwendung nur im Sinne des Abs. 1 von Art. 408 aufgefasst werden, wonach durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch gegen den Frachtführer erlischt. Auch diese Bestimmung konnte jedoch nicht als massgebend erachtet werden, denn, wenn wirklich der Bestimmung des § 59 B.-R. entgegen das Gut avisirt worden war, ohne dass die Bahn hiezu berechtigt war, liegt ein Verschulden ihrerseits vor, welches den Adressaten in die Lage setzte, entgegen dem Willen des Aufgebers die Waare zu beziehen.

Der Anspruch gegen den Frachtführer kann aber doch nur dann erlöschen, wenn die Bestimmungen, welche bezüglich der Ausfolgung der Waare getroffen waren, auch eingehalten wurden. Wenn dies nicht geschah und die Bahn diesfalls ein Verschulden trifft, so kann sie die Verjährung nicht zu ihren Gunsten geltend machen.

Gegenüber der Klagsbegründung hatte die General-Direction bestritten, dass die vom Kläger behauptete Clausel „Bahnhof restante“ auch auf dem Frachtbriefe stand. Die beiden vorliegenden Aufgabsrecepisse weisen aber diese Clausel auf, und hat das Schiedsgericht daher angenommen, dass auf dem Frachtbriefe selbst auch dieser Beisatz erhalten war, und hielt deshalb den angebotenen Zeugenbeweis durch den früheren Stationschef in Bursztyn für überflüssig. Wäre aber dieser Beisatz auf dem Frachtbriefe nicht gestanden, so hätte der aufnehmende Beamte seine Pflicht nicht erfüllt, was ebenfalls die Bahn zu vertreten hätte, da die Aufgabsrecepisse beweisen, dass die Partei den Beisatz verlangt hat. Ferner enthalten die Recepisse ausdrücklich auf der Rückseite die Anmerkung, dass Sendungen mit der Bestimmung „Bahnhof restante“ dem Adressaten nicht avisirt und nur gegen Abgabe des Aufgabsrecepisses ausgefolgt werden. Wenn nun die Abgabsbahn entgegen diesen Bestimmungen und entgegen dem § 59 B.-R. dennoch avisirt hat, was aus der Thatsache, dass die Recepisse vom Kläger vorgelegt werden, hervorgeht und für dessen Gegentheil von der General-Direction weder ein Beweis angeboten noch erbracht worden, so liegt ein Verschulden der ersten vor, das die Geklagte als Aufgabsbahn zu vertreten hat.

Das Schiedsgericht hat hiebei auch in Erwägung gezogen, dass die hier angewandte Art der Versendung von Seiten der Kaufleute benützt wird, um eine Waare, für welche sie den Kaufpreis noch nicht bekommen haben, bis zur Hebung des Kaufpreises in der Hand zu besitzen. Sie haben dann die Möglichkeit, den Vermerk aufzulassen, bezw. die Clausel zu anulliren, und besteht bis dahin die Unmöglichkeit, dass der Adressat die Waare ohne Willen des Aufgebers ausgefolgt erhält. Ist nun durch die Avisirung Letzterem der Bezug der Waare ohne und geradezu gegen den Willen des Absenders ermöglicht worden, so kann diesem möglicherweise ein Schaden daraus erwachsen, den zu vertreten die Bahn verpflichtet erscheint.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wessely o/d. L.—Budweis: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines in km 2·891 abzweigenden, zu dem in Budweis zu erbauenden böhmischen Brauhause führenden Industriegeleises für den 12. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [G.-I.-Z. 20.596.]

Wiener Stadtbahn. (Wienthallinie: Bauconsens für die Theilstrecke Hütteldorf — Hietzing.) Auf Grund des Ergebnisses der am 12. und 17. September durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung wurde für die Theilstrecke Hütteldorf—Hietzing von km 0·0 bis km 3·9 der Wienthallinie der Bauconsens ertheilt. [23. October, Z. 56.073.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Herstellung einer Schleppbahn.) Für die Herstellung eines in km 20·030 in der Station Settenz abzweigenden und in den Fabrikshof der Tafelglasfabrik Max Mühling führenden Schleppgeleises wurde die Baubewilligung ertheilt. [26. October, Z. 50.594.]

— (Kohlenladegeleise in Wohontsch.) In der Station Wohontsch werden für Zwecke des Wiener Kohlenindustrievereines zwei Ladegeleise von 380 m Länge hergestellt. [26. October, Z. 58.062.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag — Furth: Reconstruction des Objectes in km 76·8/9.) Der Umbau des in km 76·8/9 situirten gewölbten Objectes in ein offenes Object mit Eisenconstruction wurde genehmigt. [24. October, Z. 57.496.]

Mühlkreisbahn. (Verlegung der Haltestelle Pürnstein: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 29. September abgehaltenen politischen Begehung wurde die Auflassung der Haltestelle Pürnstein-St. Peter genehmigt und für die Errichtung einer neuen Haltestelle mit dem Namen „Pürnstein", dann eines Industriegeleises in km 35·5/6 der Mühlkreisbahn der Bauconsens ertheilt. [22. October, H.-H.-Z. 56.543.]

Murthalbahn. (Bahnerhaltungsmagazin in Thomathal: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tamsweg hat die Localcommission, betreffend die Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazines in der Station Thomathal der Murthalbahn auf den 10. November anberaumt. [7. November, G.-I.-Z. 20.738.]

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungs-Verhandlung, betreffend das Project für die Localbahn Schlackenwerth - Joachimsthal, mit welcher Amtshandlung gleichzeitig die Stationscommission und die Festsetzung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen ist, auf den 13. November und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [6. November, H.-M.-Z. 59.759.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Anschaffung von sechs Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr. Nordwestbahn beabsichtigte Anschaffung von sechs Stück Locomotiven sammt Tendern für den Schnellzugsverkehr nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 21. August 1890, Z. 36.434, genehmigten Typenplänen, sowie deren Ausführung in der Wiener Locomotivfabriks - Actiengesellschaft in Floridsdorf bewilligt. [Z. 57.487.]

Bukowinaer Localbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 31. Mai hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf den Linien der Bukowinaer Localbahnen bestimmten Verbund-Güterzugslocomotiven mit Schlepptendern, welche in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf neu erbaut und mit der Fabriksnummer 911 und 912, dem Namen „Wurmbrand" und „Falkenhayn" und der Inventarnummer 5920, 5921 versehen sind, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. [H.-M.-Z. 40.692.]

Elektrische Strassenbahn in Lemberg. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Theilstrecke der elektrischen Strassenbahn in Lemberg „Kilinskigasse—Łyczakovagasse bis St. Peter und Paul-Kirche" wurde der Betriebsconsens ab 30. October ertheilt. [H.-M.-Z. 57.359.]

Ausland.

Preussen. (Betriebsleitung der Eisenbahn Nimptsch-Gnadenfrei.) Dem der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau unterstellten kgl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Neisse ist die Verwaltung und Betriebsleitung der Eisenbahn von Nimptsch nach Gnadenfrei innerhalb der den kgl. Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Befugnisse übertragen worden.

Italien. (Elektrische Tramway Varese—Santa Maria Montana.) Die Firma Thomson-Houston hat den Baucontract, betreffend eine elektrische Tramway, welche Varese mit S. Maria Montana verbinden soll, unterzeichnet. Die über S. Ambrogio führende Linie ist eingeleisig und schmalspurig Das rollende Materiale wird bestehen aus vier Motorwagen à 25 Pferdekräfte mit einem Fassungsraume für 50 Personen und vier gewöhnlichen Wagen.

— (Die italienischen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1893—94.) Die absolute kilometrische Länge der italienischen Eisenbahnen erreichte am 30. Juni 1894 14.365 km. — Die approximativen Einnahmen derselben betrugen im Betriebsjahre 1893—94 245,295.500 L., um 5,904.954 L. weniger als im Vorjahre. Diese Einnahmen vertheilen sich wie folgt:

Eisenbahn-Verwaltung	1. Juli 1893 bis 30. Juni 1894	1. Juli 1892 bis 30. Juni 1893	Differenz
	Lire	Lire	Lire
Mittelmeerbahn .	120,041.200	121,096.603	— 1,055.403
Adriatische Eisenb.	101,613.803	106,657.693	— 5,043.890
Sicilische Eisenb. .	9,183.008	9,270.322	— 87.314
Staatsbahnen . .	1,028.000	933.562	+ 94.438
Sardische Eisenb.	1,633.482	1,719.610	— 86.128
Sardische Secundärbahnen . . .	739.969	616.821	+ 123.148
Diverse Eisenb. .	11,056.088	10,905.893	+ 150.195
Summe . .	245,295.550	251,200.504	— 5,904.954

Der für das Jahr 1893—94 eingetretene Ausfall von 5,904.954 Lire trifft hauptsächlich die drei grossen Netze.

Die kilometrische Einnahme betrug:

Eisenbahn-Verwaltung	1. Juli 1893 bis 30. Juni 1894	1. Juli 1892 bis 30. Juni 1893	Differenz
	Lire	Lire	Lire
Mittelmeerbahn .	22.965	23.580	— 585
Adriatische Eisenb.	18.388	19.744	— 1.356
Sicilische Eisenb. .	9.065	10.334	— 1.269
Staatsbahnen . .	7.342	6.698	+ 674
Sardische Eisenb.	3.974	4.183	— 209
Sardische Secundärbahnen . . .	1.377	1.561	— 184
Diverse Eisenb. .	6.758	6.690	+ 68
Summe . . .	16.928	17.924	— 996

Die durchschnittliche kilometrische Einnahme hat sich im Jahre 1893—94 gegen das Vorjahr um 996 L. pro Kilometer verringert. Vom 1. Juli 1893 bis Ende Juni 1894 wurden 385 km dem Betriebe übergeben.

— (Eisenbahn Albano-Velletri.) Das von dem Consortium der Communen Albano, Ariccia, Genzano, Nemi, Civita Lavinia und Velletri aufgestellte Project für eine normalspurige Eisenbahn von Albano nach Velletri als Fortsetzung der Linie Albano—Marino—Rom wurde vom Oberen Rathe für öffentliche Arbeiten als zur Genehmigung geeignet erkannt.

— (Mittelmeerbahn: Dividende.) In einer vor Kurzem abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes der Mittelmeerbahn wurde angesichts des Rechnungsabschlusses pro 1893 bis 1894 beschlossen, der für den 19. November anberaumten Generalversammlung der Actionäre eine Dividende im Betrage von 25 Lire pro Actie vorzuschlagen. Nachdem bereits eine à conto-Zahlung von 20 Lire pro Actie stattgefunden hat, bliebe nur mehr eine Restzahlung von je 5 Lire zu leisten.

— (Untersuchung der Ueberschreitungen der Bauvoranschläge.) Die Commission, welche vom Minister für öffentliche Arbeiten mit der Untersuchung der aussergewöhnlichen Ueberschreitungen der Bauvoranschläge bei verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen betraut worden war, hat ihre Arbeiten beendet und dem Minister ihren Bericht erstattet.

— (Leistungen des rollenden Materials des adriatischen Netzes.) Während des III. Trimesters des Betriebsjahres 1893—94 wurden vom rollenden Materiale des adriatischen Netzes zurückgelegt:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Kilometer	Durchschnittlicher Lauf eines Wagens Kilometer
Locomotiven . . .	1.098	6,154.209	5606
Personenwagen . .	3.026	24,350.796	8047
Gepäckswagen . .	642	6,229.401	9703
Frachtwagen . . .	19.553	60,577.073	3098

Schweiz. (Pfandrechtliche Sicherstellung von Eisenbahn-Anleihen.) Der Jura-Simplon-Bahngesellschaft ist die pfandrechtliche Sicherstellung im I. Range eines Anlehens im Betrage von 140 Millionen Francs auf ihre 359·976 Kilometer langen Linien sammt Zugehör und Rollmaterial bewilligt worden. Dieses Anleihen ist zur Rückzahlung älterer Anleihen im Betrage von 119,506.500 Frcs., zur Consolidirung der am 30. Juni 1894 auf 5,800.000 Frcs. sich belaufenden schwebenden Schuld und zur Deckung der für den Ausbau des Netzes (Doppelgeleise, Bahnhof-Umbauten, Brückenverstärkungen etc.) erforderlichen Ausgaben zu verwenden. — Die Eigenthümer der 7·8 km langen Brienz-Rothorn-Bahn sind beim Bundesrathe um pfandrechtliche Sicherstellung im I. Range eines Anleihens von 200.000 Frcs. auf diese Linie nebst Zugehör, einschliesslich des neuerbauten Hotels auf Rothornkulm und des Betriebsmaterials eingeschritten. Diese Anleihe ist zur Consolidirung schwebender Schulden, sowie zum Ausbau und zur Einrichtung des Hotels auf Rothornkulm bestimmt. — Ferner ist die Eisenbahn-Gesellschaft Hutwyl-Wolhusen beim Bundesrathe um pfandrechtliche Sicherstellung im I. Range eines Anleihens von 500.000 Francs auf ihre im Bau begriffene 25·1 km lange Linie nebst Zugehör und Betriebsmaterial eingeschritten; diese Anleihe soll zur Fertigstellung und Ausrüstung der Bahn dienen.

— (Eröffnung eines Zollamtes im Bahnhofe Bern für die Abfertigung von Reisegepäck.) Am 1. November wurde im Bahnhofe Bern ein Zollamt für die Abfertigung von Reisegepäck eröffnet; in Folge dessen können aus dem Auslande nach Bern kartirte Reisegepäckstücke an der Grenze unter Zollverschluss und mit Geleitschein nach Bern abgefertigt werden, wo sie die schliessliche Zollbehandlung erhalten. Zur Abfertigung anderer Güter als Reiseeffecten ist diese Zollabfertigungsstelle vorläufig nicht befugt.

Russland. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes am 1. August 1894. Am 1. Juli hatte das Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von 33.550 Werst. Im Laufe des Monates Juli wurden 126 Werst dem Verkehre übergeben, und zum 1. August zählte demnach das Eisenbahnnetz 33.676 Werst. Davon waren 30.357 Werst in Verwaltung des Ministeriums der Verkehrsanstalten, 1343 Werst in jener des Kriegsministeriums (die Transkaspi-Eisenbahn) und 1976 Werst in jener des Grossfürstenthums Finnland. Von der Gesammtausdehnung von 33.676 Werst entfallen auf Staatsbahnen 16.083 Werst und auf Privatbahnen 14.274 Werst. Die 127 Werst lange Nowotorshok-Eisenbahn ging im Juli in den Besitz der Krone über, und dem Verkehre wurden übergeben die Eisenbahnen Kiew-Woronesh (118 Werst), von der Station Kschen bis Woronesh, und St. Petersburg-Sestrorezk (8 Werst).

— (Eröffnung neuer Bahnlinien.) Nach einer Bekanntmachung der Verwaltung der Russischen Südwestbahnen ist die Schlussstrecke Belzy—Ryhniza der Nowosielitzer Zweigbahn am 21. August a. St./2. September n. St. für den regelmässigen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden; ferner ist am 23. August a. St./4. September n. St. die Zweigbahn von Belsk, Station der Südwestbahnen, zum Belowesher Wald und am 1./13. September der temporäre Betrieb auf der Strecke Pokrowsk—Erschow der Pokrowsk—Uralsklinie eröffnet worden.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Gemäss Verfügung des Ministeriums der Verkehrsanstalten ist die Station der Jekatherinen-Bahn „Isjum“ in „Almasnaja“ umbenannt worden; ferner sind auf den Südwestbahnen die Stationsnamen „Olschanka“ und „Kasajaklija“ in „Tschudow-Wolynskij“, bezw. „Taraklija“ abgeändert worden.

— (Eröffnung der Haltestelle Wesslojoje.) Die Haltestelle Wesslojoje auf Werst 559 der Ssysran-Wjasma-Bahn ist am 15./27. August für den gesammten Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Spanien. (Erbauung von Nebenbahnen.) Der vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzte Ausschuss zur Feststellung der Bedingungen behufs Erbauung von Nebenbahnen hat nunmehr eine Denkschrift fertig gestellt, in der folgende Bedingungen für die Schaffung eines Nebenbahngesetzes aufgestellt werden:

1. Die Spurweite der Nebenbahnen beträgt 1 m.

2. Der amtliche Plan aller Nebenbahnen umfasst alle mit 1 m Spurweite gebauten, im Bau begriffenen und auf Grund besonderer Gesetze concessionirten Linien, sowie die in der Verordnung vom 9. Juni 1893 bezeichneten.

3. Ein gemischter Ausschuss von drei Ingenieuren und drei Baumeistern hat die aus dem Plane vom 9. Juni 1893 auszuscheidenden Linien anzugeben und als Verlängerung der gebauten Linien die im Bau befindlichen oder concessionirten Linien zuzufügen, ohne dass indessen das amtliche Nebenbahnnetz 10.000 km übersteigen darf.

4. Die zum Plan der Nebenbahnen gehörenden Linien geniessen auf 20 Jahre eine jährliche Zinsengewähr von 5 pCt. des Bauwerthes, der auf 30.000 Pes. für 1 km auf ebenem Boden, auf 45.000 Pes. auf welligem Gelände, 60 000 Pes. auf hergigem Gelände und 75.000 Pes. im Gebirge bemessen wird. Dieser Zins ist für die vollendeten Strecken von dem Jahre an, in dem die Strecke dem öffentlichen Verkehre übergeben wird, zu zahlen.

5. Ausgenommen von der Begünstigung dieser Zinsengewähr sind diejenigen Gesellschaften, deren Einnahmen die Verwaltungs- und Betriebskosten decken und das Baucapital mit 5 pCt. verzinsen; diejenigen, welche dieses Ziel nicht erreichen, können den Unterschied gemäss den unter 4. festgesetzten Grundlagen erhalten.

Die Artikel 4 und 5 können auch folgendermassen abgeändert werden:

Der Staat schafft besondere öffentliche Schuldtitel, welche „Hypothekenscheine“ auf den Bau des Nebenbahnnetzes genannt werden. Diese Scheine haben einen Nennwerth von 500 Pes., tragen 5 pCt. Zinsen und werden in einem Zeitraume von 80 Jahren getilgt. [„Die Strassenbahn.“]

— (Eisenbahn-Concessionen.) Durch Gesetze vom 26. Juli ist die Regierung ermächtigt worden, folgende Concessionen zu ertheilen:

Für ein dem Personen- und Güterverkehr dienendes schmalspuriges elektrisches Strassenbahnnetz von Barcelona nach den umliegenden Ortschaften, und zwar für die Strecken von Barcelona nach der östlichen Zone von Gracia, von Gracia nach Sarria, von Barcelona nach dem Mittelpunkt von Gracia, von Barcelona nach San Gervasio, von Sans nach San Martin, von San Martin nach Sarria, von Barcelona nach der westlichen Zone von Gracia, von Barcelona nach San Andres und von San Martin nach Barcelona;

für eine mit Meterspur zu hauende wirthschaftliche Bahn von Aranda de Duero nach Burgos mit Abzweigung nach Madrid;

für eine schmal- oder vollspurige Bahn von San Julian de Musques (Memereaviertel) durch das Sopuerthal nach Castro Urdiales mit Abzweigungen von Arcentales nach Station Traslavina der Eisenbahn Zalla-Solares und von der Station Castro Urdiales nach dem anzulegenden Hafenquai;

für eine mit Meterspur anzulegende Bahn von Carlet nach Villamena de Castellon; endlich

für eine schmalspurige Bahn von Madrid über Aranda de Duero, Lerma, Burgos, Poza und Villarcayo nach Santander nebst den Zweigbahnen Alcobendas-Colmenar Viejo, Venturas-Torrelaguna y Milaflores, Olmo-Riaza-Sepulveda und Aranda de Duero-Rosa. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

England. (Ein Misserfolg des Zonentarifes.) Die Londoner Zeitschrift „Transport“ theilt mit, dass die Cork, Blackrock and Passage Railway and Steambot Co. in Irland, die vor ungefähr zwei Jahren den Zonentarif eingeführt hat, mit 1. August wieder zu ihrem früheren Tarif zurückgekehrt ist. Es ist dies der einzige Versuch, der in England mit dem Zonentarif bisher gemacht wurde. Die Strecke wird dabei in zwei Zonen eingetheilt und jede Ermässigung für Rückfahrkarten aufgehoben. Auf Grund zahlreicher Beschwerden der nur kurze Strecken zurücklegenden Reisenden war der Tarif bereits vielfach geändert worden, so dass keine wesentliche Verschiedenheit zwischen dem Zonentarife und dem früheren Tarife mehr bestand, zu welch letzterem die Bahn jetzt wieder zurückkehrt. Der Zonentarif fand blos bei solchen Reisenden Anklang, welche die ganze Strecke zurücklegten, wofür der Preis eben wesentlich herabgesetzt worden war. Der Zonentarif hatte allerdings eine erhebliche Steigerung der Zahl der Reisenden zur Folge, doch war diese nicht genügend, um den Ausfall der Einnahmen zu decken. [„Die Strassenbahn.“]

Schiffahrt.

Projectirter Bau eines Donauhafens nächst Györ (Raab). (Beschluss des städtischen Municipiums.) Das städtische Municipium der Stadt Györ hat im Interesse der Förderung des Raaber Donau-Umschlagverkehres den Beschluss gefasst, an einem entsprechenden Platze des städtischen Donauufers einen Hafen anzulegen und Magazine zu erbauen.

„Danubius“, Ungarische Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 28. October fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ludwig von Tolnay und in Anwesenheit von 31 Actionären, welche 715 Stimmen repräsentirten, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre des „Danubius“, Ungarische Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28), statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau wurde der Versammlung der Antrag der Direction, das derzeitige Actiencapital von fl. 1,000.000 im Wege der Emission neuer Actien auf fl. 1,500.000 zu erhöhen, unterbreitet. Hiedurch wird dem Unternehmen Betriebscapital in der zu dem bedeutenden Umsatze im Verhältnisse stehenden Höhe zur Verfügung bleiben und die bisherige Inanspruchnahme des Credites beseitigt. Die Generalversammlung beschloss hierauf einstimmig die Emission von 5000 Stück auf fl. 100 Nominalwerth lautenden Actien zum Course von fl. 110, deren Uebernahme — unter Wahrung des Bezugsrechtes der Actionäre — bereits gesichert ist; das Aufgeld wird dem Reservefond zugewiesen. Das Bezugsrecht der alten Actionäre kann bis 10. November in der Weise ausgeübt werden, dass auf zwei alte Actien eine neue zum Emissionscours bezogen wird. Die neuen Actien participiren am Geschäftsresultat des Jahres 1895, und werden die laufenden fünfpercentigen Zinsen vom Tage der Einzahlung bis 31. December 1894 rückvergütet.

Hydrologischer Jahresbericht von der Elbe für 1893. Der von der königl. preussischen Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg herausgegebene hydrologische Jahresbericht von der Elbe für 1893, welcher den Zeitraum vom 1. November 1892 bis zum 31. October 1893 umfasst und sich seinem Inhalte, wie seiner Eintheilung nach an das von den technischen Vertretern der Elbe-Uferstaaten am 21. October 1892 zu Magdeburg vereinbarte Programm anschliesst, enthält: I. Wasserstandsbeobachtungen; II. Hydrometrische Arbeiten; III. Hydrologische Untersuchungen; IV. Statistische Mittheilungen.

Die Wasserstandsbeobachtungen betreffend, so werden mitgetheilt die täglichen Wasserstände der Elbe an den Pegeln zu Pardubitz, Brandeis, Melnik, Leitmeritz, Tetschen, Pirna, Dresden, Meissen, Risa, Mühlberg, Torgau, Mauken, Wittenberg, Rosslau, Aken, Barby, Magdeburg, Ferchland, Hämerten, Sandau, Wittenberge, Lenzen, Broda, Darchau, Boizenburg, Hohnstorf, Artlenburg, Elbstorf, Hoopte, Harburg, Hamburg, Brunshausen, Glückstadt, Brunsbüttler Hafen und Cuxhaven; ferner die täglichen Wasserstände der Nebenflüsse der Elbe, und zwar an den Moldaupegeln zu Budweis und Prag (Altstädter Mühlen), am Leesnitzpegel zu Bechin, am Wottawapegel zu Pisek, am Sazawapegel zu Poritsch, am Beraunpegel zu Beraun, am oberen Iserpegel zu Jungbunzlau, am Egerpegel zu Laun, am schwarzen Elsterpegel zu Liebwerda, am Muldepegel zu Duben, an den Saalepegeln zu Remschütz, Naumburg, Rothenburg und Grizehne, am weissen Elsterpegel an der Auebrücke bei Zeitz, am Gerapegel zu Gabesee, am Unstrutpegel zu Sachsenburg, am Bodepegel zu Stassfurt, am Spreepegel zu Charlottenburg, an den Havelpegeln zu Oranienburg, an den Spandauer Schleusen zu Brandenburg und Rathenow, am unteren Steepenitzpegel zu Perleberg, am Jeetzelpegel zu Langenhorst und am Ilmenaupegel zu Lüneburg. Ausserdem enthält dieser Theil der Arbeit eine Zusammenstellung der Hoch-, Mittel- und Niedrigwasserstände an den wichtigsten Pegeln im Elbegebiete.

Unter den hydrometrischen Arbeiten befinden sich die Mittheilungen der sächsischen Wasserbau-Direction zu Dresden über die in den Achtziger-Jahren vorgenommenen Wassermengen- und Geschwindigkeitsmessungen im Königreiche Sachsen, sowie die Ergebnisse der von der preussischen Elbestrombauverwaltung neu durchgeführten hydrometrischen Arbeiten, und zwar die niedrigsten Wasserstände an den Hauptpegeln der Elbe in den Jahren 1842, 1857, 1874, 1887, 1892 und 1893, die Ergebnisse der Wassermengenmessungen im Jahre 1893, sowie anderweitiger Messungen, ein Aufsatz über die Höhenangaben im Elbegebiete und ein Höhenanzeiger für die Elbe von der preussisch-sächsischen Grenze bis Harburg, sowie für die Saale von der anhaltischen Grenze bis zur Mündung in die Elbe.

Von den hydrologischen Untersuchungen betrifft die erste den Verlauf des Eisganges und Hochwassers auf der Elbe innerhalb Sachsens im Winter 1892/93, die zweite den Verlauf des Hochwassers und Eisganges im Winter 1892/93 überhaupt. Daran reiht sich ein längerer Aufsatz über den Einfluss der Havel und Spree auf die Wasserstände der Elbe, welcher die Havel und Spree im Allgemeinen, die Elbdeiche an der Havelmündung, die Eisverhältnisse an der Havelmündung, die Entwicklung des Hochwassers in der Elbe und Havel, die Grösse der ins Havelthal eingedrungenen Elbe-Wassermengen, die correspondirenden Pegelstände der Elbe via Hämerten bis Lenzen und die Pegelstände gleicher Wassermengen zu Sandau und Wittenberge behandelt.

In den statistischen Mittheilungen werden Zusammenstellungen der von den deutschen Elbe-Uferstaaten für die Regulirung der Elbe aufgewandten Geldbeträge und der ausgeführten Bauten gegeben, und zwar für Sachsen: A) eine Zusammenstellung der bis zum Schlusse des Jahres 1891 am Elbstrome innerhalb dieses Königreiches ausgeführten Correctionsbauten, als a) Stromcorrectionswerke; b) Ausführungen zur Einschränkung des Niederwasserbettes; c) sonstige Herstellungen an den Ufern und Leinpfaden; d) Umbauten und Veränderungen vorhandener Bauwerke. B) Eine Zusammenstellung der am Elbstrome innerhalb des Königreiches in Benützung befindlichen Verkehrs- und Winterhäfen, sowie der sonstigen am Strome und in den Flussmündungen für die Ueberwinterung von Schiffen vorhandenen Schutzstellen. C) Eine wie unter Punkt A) gegliederte Zusammenstellung der in den Jahren 1892 und 1893 am Elbstrome innerhalb Sachsens ausgeführten und zum Abschluss gebrachten Correctionswerke. D) Eine Zusammenstellung der auf der sächsischen Elbstrecke Ende 1893 in Ausführung begriffenen Correctionsbauten. E) Eine vergleichende Zusammenstellung der wesentlichsten Angaben über die Elbbrücken in Sachsen. Endlich F) eine Zusammenstellung der in den Jahren 1874 bis 1893 für die Räumung der Elbstromfahrbahn in Sachsen aufgewendeten Kosten. Für Preussen: Eine Zusammenstellung der in der Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg in den Jahren 1885 bis 1893 für Regulirungsarbeiten an der Elbe gemachten Auslagen und eine Zusammenstellung der im Rechnungsjahre 1893/4 ausgeführten Neubauten. Für Anhalt: Eine Zusammenstellung der von diesem Staate für die Regulirung der Elbe seit 1885 aufgewendeten Kosten und eine Zusammenstellung der im Jahre 1893 neben zahlreichen Wiederherstellungen und Abpflasterungen durch Eisgang und Biber zerstörter Bühnen und Deckwerke ausgeführten Strombauten. Für Mecklenburg-Schwerin: Eine Zusammenstellung der für am Elbstrom vom 1. November 1892 bis zum 31. October 1893 ausgeführte Arbeiten aufgewendeten Geldbeträge und eine Zusammenstellung der in dieser Zeit ausgeführten Arbeiten. Für Hamburg: Eine Zusammenstellung der im Jahre 1893 Seitens des Hamburgischen Staates am Elbstrome ausgeführten Bauarbeiten.

Den Nachtrag bilden Aufsätze über das durchschnittliche Gefälle in den einzelnen Stromstrecken, über die Wassermengenmessungen in der Elbe, über die Wassermengenmessungen in den wichtigsten Nebenflüssen und über die kleinsten Abflussmengen des Elbstromes.

Danzig. (Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel im Jahre 1893.) Laut der im Jahresberichte des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig enthaltenen Nachweisungen gingen in der Zeit vom 16. März bis 31. December 1893 durch die Plehnendorfer Schleuse:

Stromab:

a) 9018 Schiffsgefässe (6572 beladene und 2446 unbeladene), und zwar: 19 Seeschiffe (2 beladene und 17 unbeladene), 4642 Flussdampfer (3319 beladene und 1323 unbeladene), 342 Gabarren und oberländische Canalkähne (236 beladene und 106 unbeladene), 411 kurische Kähne (124 beladene und 287 unbeladene), 1976 Berliner Oderkähne und Zillen (1481 beladene und 495 unbeladene), 193 Barken und Dubasse (158 beladene und 35 unbeladene), 121 Galler und Biggen (41 beladene und 80 unbeladene), 16 Yachten (3 beladene und 13 unbeladene), 684 Lummen, Beidacke und Obstkähne (594 beladene und 90 unbeladene), 614 beladene Kähne mit Fischen, Butter und Schweinen;

b) 752 unbeladene Holztraften.

Stromauf:

a) 9052 Schiffsgefässe (5834 beladene und 3218 unbeladene), und zwar 3 Seeschiffe (1 beladenes und 2 unbeladene), 4627 Flussdampfer (3339 beladene und 1288 unbeladene), 338 Gabarren und oberländische Canalkähne (297 beladene und 41 unbeladene), 411 kurische Kähne (389 beladene und 22 unbeladene), 1995 Berliner Oderkähne und Zillen (1486 beladene und 509 unbeladene), 191 Barken und Dubasse (39 beladene und 152 unbeladene), 125 Galler und Biggen (83 beladene und 42 unbeladene), 37 Yachten (28 beladene und 9 unbeladene), 709 Lummen, Beidacke und Obstkähne (171 beladene und 538 unbeladene), 616 Kähne mit Fischen, Butter und Schweinen (1 beladener und 615 unbeladene);

b) 19 unbeladene Holztraften.

Der Waarenverkehr auf der Weichsel per Schiff nach Danzig bezifferte sich auf 2,414.010 q (gegen 2,289.440 q im Jahre 1892), darunter 2275 q Lumpen aller Art, 395 q rohe Baumwolle, 20.135 q Soda, 925 q Roheisen und Brucheisen, 2840 q andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 14.305 q verarbeitetes Eisen aller Art, 580 q Cement, Trass und Kalk, 753.755 q Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1945 q Flachs, Hanf, Heede, Werg, 382.555 q Weizen und Spelz, 300.000 q Roggen, 5375 q Hafer, 8745 q Gerste, 11.905 q anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 82.215 q Oelsaat, 2895 q Stroh und Heu, 11.040 q Kartoffeln, 8845 q Obst, frisches und getrocknetes, 575 q Gemüse und Pflanzen, 2610 q Glas und Glaswaaren, 975 q Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 26.770 q harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 6250 q harte Schnittwaare, 1370 q harte Brennholzscheite, 24.470 q weiche Stämme, 19.310 q weiche Schnittwaaren, 3120 q weiche Brennholzscheite, 3320 q Reisig und Faschinen, 11.555 q Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke, 4975 q Holzwaaren und Möbel, 13.685 q Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 9340 q Bier, 12.960 q Branntwein, 600 q Wein, 9505 q Fische, auch Häringe, 32.070 q Mehl und Mühlenfabrikate, 385.345 q Zucker, Melasse, Syrup, 900 q Rohtabak, 9475 q fette Oele und Fette, 1260 q Petroleum und andere Mineralöle, 5755 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 3480 q lebendes Vieh, 195.115 q Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 2570 q Thonwaaren, Steingut, Porzellan; der Inhalt der Holztraften betrug 3,324.000 q.

Von Danzig wurden per Schiff auf der Weichsel befördert 2,542.070 q (gegen 2,432.780 q im Jahre 1892), darunter 15.280 q Düngemittel aller Art, 1025 q Lumpen aller Art, 3230 q rohe Baumwolle, 30.255 q Soda, 40.600 q Farbholz, 10.570 q Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure, 107.115 q Roheisen und Brucheisen, 6315 q andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 123.920 q verarbeitetes Eisen aller Art, 53.010 q Cement, Trass und Kalk, 60.615 q Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 770 q Flachs, Hanf, Heede, Werg, 530 q Weizen und Spelz, 4585 q Roggen, 340 q Hafer, 5465 q Gerste, 2625 q anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 3165 q Oelsaat, 1555 q Kartoffeln, 3025 q Obst, frisches und getrocknetes, 2145 q Gemüse und Pflanzen, 4905 q Glas und Glaswaaren, 11.525 q Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 30.420 q harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 1875 q harte Schnittwaaren, 2710 q weiche Stämme, 17.385 q weiche Schnittwaaren, 875 q weiche Brennholzscheite, 28.435 q Reisig und Faschinen, 3065 q Borke, Lohe, 6670 q Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke, 3180 q Holzwaaren und Möbel, 5220 q Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 3180 q Bier, 4450 q Branntwein, 12.755 q Wein, 59.090 q Fische, auch Häringe, 37.660 q Mehl und Mühlenfabrikate, 28.865 q Reis, 16.795 q Salz, 13.225 q Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 80.710 q Zucker, Melasse, Syrup, 845 q Rohtabak, 40.500 q fette Oele und Fette, 211.040 q Petroleum und andere Mineralöle, 151.690 q Steine und Steinwaaren, 1,060.175 q Steinkohlen, 20.090 q Coaks, 3350 q Torf, 110.555 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 49.325 q Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren; der Inhalt der Holztraften bezifferte sich mit 9600 q.

Thorn. (Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel im Jahre 1893.) Wie aus den im Jahresberichte pro 1893 der Handelskammer für den Kreis Thorn enthaltenen statistischen Daten zu entnehmen ist, haben im Jahre 1893 3868 Wasserfahrzeuge, einschliesslich Traften, Thorn passirt (gegen 3846 im Vorjahre), und zwar:

1. von Russland stromab: 849 beladene Kähne, 24 Güterdampfer, 3 Schleppdampfer, 4 Personendampfer, 1814 Holztraften;
2. nach Russland stromauf: 536 beladene Kähne, 110 unbeladene Kähne, 28 beladene Güterdampfer, 6 Schleppdampfer, 2 Personendampfer;
3. aus dem Inlande stromab: 82 beladene Kähne, 17 unbeladene Kähne, 80 beladene Güterdampfer, 13 Schleppdampfer, 48 Holztraften;
4. aus dem Inlande stromauf: 111 beladene Kähne, 18 leere Kähne, 122 Güterdampfer, 1 Schleppdampfer.

Im Jahre 1893 sind in Thorn auf der Weichsel eingegangen zu Berg u. A.: 121 t Salpetersäure, 810 t Roheisen und Brucheisen, 4003 t verarbeitetes Eisen, 237 t Cement, Trass, Kalk, 95 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 756 t Holzwaaren und Möbel, 60 t Branntwein, 120 t Wein, 198 t Fische, auch Heringe, 188 t Mehl und Mühlenfabrikate, 459 t Reis, 303 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 562 t Zucker, Melasse und Syrup, 363 t fette Oele und Fette, 873 t Petroleum und Mineralöle, 74 t Steine und Steinwaaren, 3305 t Steinkohlen, 45 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 42 t Mauersteine; zu Thal u. A.: 179 t Roggen, 272 t Gerste, 250 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 37.946 t rohes Nutzholz, 206 t beschlagenes und gesägtes Nutzholz, 1246 t Brennholz, 172 t Reifenstäbe, 7313 t Mehl und Mühlenfabrikate, 5575 t Steine und Steinwaaren.

Abgegangen sind in Thorn auf der Weichsel zu Berg u. A.: 55 t Cement, Trass, Kalk, 32 t Soda; zu Thal u. A.: 59 t verarbeitetes Eisen, 1294 t Weizen und Spelz, 1550 t Roggen, 836 t beschlagenes und gesägtes Nutzholz, 54 t Fastage, 1872 t Branntwein, 397 t Fische, auch Häringe, 9015 t Zucker, Melasse und Syrup, 1802 t Mauersteine.

Die Cunard-Dampfer „Campania“ und „Lucania“ haben im abgelaufenen Jahre, dem ersten Jahre ihrer Indienststellung, neun, bezw. sechs Hin- und Herreisen über den atlantischen Ocean zurückgelegt. Die hiebei entwickelten mittleren Fahrgeschwindigkeiten waren:

Fahrt	„Campania“ Knoten	„Lucania“ Knoten
1.	20·00	20·23
2.	20·27	20·86
3.	21·01	19·42
4.	20·49	20·71
5.	19·88	19·85
6.	20·16	21·28
7.	21·00	—
8.	20·21	—
9.	19·70	—
Mittel:	20·30	20·39

Das Mittel der Geschwindigkeit aller Fahrten bezieht sich bei „Campania“ auf einen durchlaufenen Weg von 50.000 Seemeilen und bei der „Lucania“ auf einen solchen von 33.500 Seemeilen.

Die grösste in 24 Stunden durchlaufene Fahrt betrug bei „Campania“ 548 Seemeilen und bei Lucania 546 Seemeilen, was einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 22·8, bezw. 22·75 Seemeilen entspricht. Die kürzeste Oceanüberquerung hatte „Campania“ zurückgelegt. Sie gelangte auf ihrer siebenten Reise in 5 Tagen 12 Stunden und 15 Minuten von Sandy Hook nach Roches Point.

Noch vor drei Jahren betrug die mittlere Fahrgeschwindigkeit von sechs Reisen bei den leistungsfähigsten Oceandampfern, wie z. B. beim „Majestic“, „Teutonic“, „New-York“ und „Paris“ 19·1 Knoten. Demzufolge ist seither mit den obbesprochenen zwei Dampfern eine Steigerung der Geschwindigkeit von 1¼ Knoten zu verzeichnen. („Engineering.“)

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Vereins-Betriebsreglement.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist der V. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement allseitig eingeführt worden.

— (Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereines.) Zu dem vorhezeichneten Uebereinkommen ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines der I. Nachtrag herausgegeben und an sämmtliche diesem Uebereinkommen heigetreten Verwaltungen vertheilt worden.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. October dem öffentlichen Güterverkehre übergebene 1·7 km lange Strecke Georgs Marienhütte—Oesede der Georgs Marienhütten-Eisenhahn und die 9·3 km lange Strecke Szepes-Olaszi — Szepes-Váralja der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, welche am 15. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen.) Zu der vorgenannten Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegehen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 5. November herausgegehene CXLI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 722: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 28. October 1894, Z. 28.231, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Comitate Lika-Krbava in Croatien-Slavonien nach Dalmatien.

Nr. 723: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 1. November 1894, Z. 29.512, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgehiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 724: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 2. November 1894, Z. 13 834, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, dann aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 725: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 2. November 1894, Z. 19.267, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgehiete Budapest einschliesslich des Budapester Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Schlesien.

— (Inhalt des CXLII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 6. November herausgegebene CXLII. Stück des ohgenannten Blattes enthält unter

Nr. 726: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1. Novemher 1894, Z. 14.464, betreffend das Verhot der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgehiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Krain,

Nr. 727: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. Novemher 1894, Z. 86.616, betreffend die Einheziehung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskun, einschliesslich des Stadtgebietes von Budapest und des Budapester Viehmarktes, sowie des Comitates Fejer, einschliesslich des Gehietes der kgl. Freistadt Stuhlweissenhurg (Székesfehérvár) in das zusammenhängende Lungenseuche-Sperrgebiet.

Nr. 728: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. November 1894, Z. 85.852, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus den Comitaten Arva und Trentschin in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 729: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 2. November 1894, Z. 154.038, betreffend das Verhot der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Böhmen.

— (Inhalt des CXLIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 8. Novemher herausgegebene CXLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 730: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzhurg vom 2. November 1894, Z. 11.003, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgehiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 731: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. November 1894, Z. 154.961, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Lika-Krbava in Croatien nach Böhmen.

Nr. 732: Verzeichniss derjenigen deutschen Städte, in deren Schlachthäuser die Einfuhr von Rindern und Schweinen aus Oesterreich-Ungarn gestattet ist.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat October 1894.)

Artikel	Lager am 1. October	Eingang	Ausgang	Lager am 31. October
	Metercentner			
Weizen	2044	1439	636	2847
Roggen	233	101	—	334
Gerste	1003	—	220	783
Hafer	4255	1422	1157	4520
Malz	408	173	407	174
Mais	1347	100	576	871
Diverse	7024	1673	2655	6042
Total	16314	4908	5651	15571

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat October 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten October 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten October 1894	Stand am letzten October 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	67.928	23.583	25.602	65.909
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	4.302	728	993	4.037
Stärke	6.490	390	662	6.218
Wein	6.590	2.349	2.920	6.019
Zucker	10.752	12.743	12.151	11.344
Spiritus	7.101	—	2.397	4.704
Dextrin	3.700	—	—	3.700
Weizen	5.289	—	—	5.289
Diverse	23.074	7.373	6.479	24.598
Assecuranzwerth ö. W. fl.	2,542.969	960.985	933.318	2,570.636

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten October 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten October 1894	Stand am letzten October 1894
Lagerscheine:				
Stück	90	2	3	89
Versicherungswerth ö. W. fl.	170.525	6.500	5.500	171.525
Lombardbetrag „ „	73.550	—	650	72.900

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat October 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten October 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten October 1894	Stand am letzten October 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	84.709	14.150	22.524	76.335
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	11.975	—	—	11.975
Hafer	6.585	6.777	3.830	9.532
Korn	20.949	4.932	4.719	21.162
Mais	23.563	—	10.697	12.866
Reps	13.056	—	683	12.373
Diverse	8.581	2.441	2.595	8.427
Assecuranzwerth ö. W. fl.	643.275	92.430	165.530	570.155

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten October 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten October 1894	Stand am letzten October 1894
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	13	—	8	5
Versicherungswerth ö. W. fl.	160.500	—	89.000	71.500

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat October 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	642·26	301·79	502·81	441·24	—	—	—	—
Hafer	2·20	—	—	2·20	200·43	—	—	200·43
Erbsen	250·69	—	49·49	201·20	205·75	100·77	—	306·52
Bohnen	605·37	398·01	397·43	605·55	—	99·71	99·71	—
Raps	120·80	15·86	—	136·66	—	—	—	—
Wicken und Hirse	264·59	—	—	264·59	—	—	—	—
Mais	86·68	—	—	86·68	—	—	—	—
Leindotter	74·72	—	—	74·72	—	—	—	—
Hanfsamen	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse	1.597·14	108·99	1008·64	697·49	—	—	—	—
Zusammen	3.644·45	624·65	1.958·37	2.510·73	406·18	200·48	99·71	506·95
Versicherungswerth . . fl.	36.830	10.185	24.688	22.327	2.700	1.600	900	3.400
Spiritus	1.267·34	182·68	738·11	711·91	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	21.918	2.923	11.813	13.028	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	2	—	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.200	—	—	1.200	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	2	—	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.200	—	—	1.200	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	500	—	—	500	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	2	2	—	4	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	2.924	2.923	—	5.847	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.452	—	—	1.452	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	880	—	—	880	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Nachtrages III zu dem seit 1. December 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 3.

Mit 1. Jänner 1895 wird der Nachtrag III zu dem seit 1. December 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 3, in Kraft treten. Derselbe enthält Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 5 kr. per Exemplar erhältlich.

Wien, am 5. November 1894. [827]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1894 tritt zum Theil II, Heft 1, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem neu einbezogene Stationen, erhöhte Frachtsätze für die Station Ebersbach der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, ferner neue Ausnahmetarife für Salzsäure und für Knochenmehl.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze bis Ende December 1894.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 6. November 1894. [828]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif Nr. 19 für die Beförderung von Cichorienwurzeln.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1894 wird die Station H'erinnes-Warcoing der Belgischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 19 (Cichorienwurzeln) des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes mit den nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen, und zwar:

H'erinnes-Warcoing—Komotau . . . . . Francs 28·80
H'erinnes-Warcoing—Linz a. d. Donau . . „ 30·76
für 1000 kg.

Wien, am 7. November 1894. [829]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifheftes 6.

Mit 1. Jänner 1895 tritt ein neues Tarifheft 6, worin unter Anderem verschiedene im laufenden Jahre eingeführte Kartirungs-Frachtsätze einbezogen sind, in Kraft. Mit dem gleichen Tage wird das bisherige Tarifheft 6 vom 1. Jänner 1894 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifheftes 6 sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 20 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 7. November 1894. [830]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer und Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft II.

Die in dem vom 1. März 1892 giltigen Ausnahmetarife, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr und die in dem vom 1. April 1892 giltigen Ausnahmetarife, Heft II, für den Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr, sowie in deren Nachträgen enthaltenen directen Frachtsätze nach Budapest-Józsefváros finden unter Aufrechthaltung der in den bezeichneten Tarifen und Nachträgen enthaltenen allgemeinen Bestimmungen auch im Verkehre mit Budapest-Ferenczváros und Budapest-Kitérö, mit Giltigkeit vom 15. November 1894 bis zur Durchführung im Nachtragswege, Anwendung.

Budapest, am 5. November 1894. [831]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft I.

Einführung eines directen Frachtsatzes für Gaswasser von Gleiwitz nach Bosna-Brod transit.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1894 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Activirung im Tarifwege, ist für in Kesselwagen zu befördernde Gaswasser-Transporte von Gleiwitz nach Bosna-Brod transit ein Frachtsatz von 161 Pfennige, resp. nach Abzug von 4 Pfennige Coursdifferenz ein Satz von 157 Pfennige pro 100 kg in Kraft getreten.

Die Fracht ist für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen zu entrichten.

Budapest, am 5. November 1894. [832]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Ausgabe des Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Heft 3, sowie der Nachträge I zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 gelangen im obgenannten Verbande folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

a) der Nachtrag III zu dem vom 15. October 1893 giltigen Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 3, und
b) die Nachträge I zu den vom 1. Jänner 1894 giltigen Anhängen der Verbandstarife, Theil II, Heft 3 und 4.

Der Tarifnachtrag ad a) enthält nebst Berichtigungen die Aufnahme der deutschen Station Wilhelmsburg

in den Tarif, eine Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Getreide etc.) mit Frachtsätzen für Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Ausnahme-Frachtsätze für Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen etc., die Aufnahme der Station Rózsahegy in den Ausnahmetarif Nr. 9 (Wolle aller Art etc.), eine Ergänzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 12 (Weintrauben etc.) und endlich theilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 20 A (Blutdünger etc.), B (Chilesalpeter etc.) und D (Thomasschlacke etc.), sowie die Einbeziehung der Stationen Kassa, Ruttka und Zsolna in diesen Ausnahmetarif.

Die Nachträge ad b) enthalten nebst Ergänzungen der Coursdifferenzen noch eine Ergänzung des Titelblattes, sowie Berichtigungen und die Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 7. November 1894. [833]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Frachtberechnung für die Artikel „chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze". (Unzulässigkeit der Einhebung des doppelten Satzes der Normalclasse I.) Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat in Folge einer an dieselbe aus Interessentenkreisen bezüglich der Frachtberechnung für die Artikel „chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze" gestellten Anfrage sich veranlasst gefunden, ausdrücklich zu betonen, dass diese Artikel nicht unter den Artikeln aufgezählt erscheinen, auf welche die Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, Anwendung zu finden hat, und hat dieselbe zugleich darauf hingewiesen, dass laut Einführungs-Erlasses vom 1. August 1893, Z. 40.703, zu der erwähnten Verordnung (siehe Handausgabe der österr. Gesetze und Verordnungen, Heft 104, Seite 71) nur rücksichtlich der in dieser Verordnung genannten Artikel für den Civilgüterverkehr die Einhebung des doppelten Satzes der Normalclasse I zulässig ist. [G.-I.-Z. 19.993/III.]

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Einführung von neuen Frachtsätzen.) Die am 1. November im Norddeutsch-Schweizerischen Verbande durch Tarifheft 5, zweite Abtheilung, zur Einführung gelangten Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig (Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau der Preussischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Mittel- und Westschweiz andererseits gelten vom genannten Zeitpunkte an bis zur Einführung eines neuen Sächsisch-Schweizerischen Gütertarifes auch für den Verkehr mit den Stationen Gera (Reuss), Görlitz i. Schl., Kamenz, Leipzig (Bayer. u. Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatseisenbahnen im Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehre. Hiedurch treten die im Tarife für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1887 und in den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den vorgenannten Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den sämmtlichen Stationen der Aargauischen Südbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Emmenthalbahn und der Jura-Simplonbahn, sowie den Stationen Aarau, Lenzburg, Luzern und Rothkreuz der Schweizerischen Nordostbahn andererseits ausser Kraft. Insoweit die ausser Kraft tretenden Frachtsätze nicht ersetzt werden (es ist dies, abgesehen vom Ausnahmetarif Nr. 15 für verschiedene Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen, hinsichtlich der schweizerischen Stationen Bremgarten, Brigue, Muri, Nibikon, Scherzligen (-Thun-See), Signau, Sursee, Wangen und Wohlhausen der Fall) und insoweit die neuen Frachtsätze den bisherigen gegenüber Erhöhungen aufweisen, finden die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Jänner 1895 Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1957	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Talkstein (Speckstein), auch gemahlen (Federweiss), und Talkerde	Mautern Station der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Bei Aufgabe in Ladungen zu 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief	Vom 15. November 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			in Mark *)		Im Kartirungswege		*) Die Coursdifferenz beträgt für sämmtliche hiedurch eingeführten Frachtsätze 1 Pf. pro 100 kg, und ist dieselbe bis auf Weiteres im doppelten Betrage von diesen Frachtsätzen abzuziehen
					Stuttgart					1·96				
					Ulm Stationen der kön. Württembergischen Staatsbahnen					1·63				
					Mannheim B. B. Station der grossherzogl. Badischen Staatsbahnen					2·42				
					Ludwigshafen a. Rh. Station der Pfälz. Eisenbahn					2·46				
					Aschaffenburg H.L.B.					2·16				
					Bingen					2·54				
					Darmstadt H.L.B.					2·31				
					Frankfurt a. M. Hafen (rechtsm.) Frankfurt a. M. H.L.B. Frankfurt a. M. Ostbahnhof					2·30				
					Gustavsburg					2·39				
					Mainz C.B.					2·44				
					Mainz Hafen					2·41				
					Mannheim Neckarvorstadt Stationen der Hess. Ludwigsbahn					2·42				
					Bockenheim					2·31				
					Frankfurt a. M. Hafen (rechtsm.) Frankfurt a. M. Staatsbahnhof Frankfurt a. M. Sachsenhausen Staatsbahnhof (Bebraer Bahnhof)					2·30				
					Kastel					2·43				
					Kastel Hafen					2·41				
					Offenbach Stationen der kön. Eisenb.-Direction Frankfurt a. M.					2·28				
					Darmstadt M.N.B.					2·31				
					Frankfurt a. M. (rechtsm.) Frankfurt a. M. Staatsbhf. M.N.B. Stationen der Main-Neckar-Bahn					2·30				
					Bingerbrück Station der kön. Eisenb.-Direction Köln (linksrh.)					2·55				
1958	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Gewöhnliche Eilgüter	Přibram	Prag B.W.B. oder umgekehrt	Ohne Beschränkung des Gewichtes und der Collizahl	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. November 1892	141 kr. ö. W.	90 kr. ö. W.	51 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. Noten					
1959	Oesterreichischen Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	Gaskohle	Kralup	Lieben Oe.N.W.B.	3000 Tonnen Minimalquantum. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895		16 (Kartirungssatz)	14	2	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen consignirt spätest. bis Ende Februar 1896	
				Prag B.N.B.		Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	11·2	10·0	1·2	Im Kartirungswege		
			Kohle und Coake	Lieben Oe.N.W.B.	Prag B.N.B.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindest. für 10000 kg bei Coaks und mindestens für die Tragfähigkeit (Ladegewicht) der verwendeten Wagen bei Kohle. Auf- und Abladen ist Sache der Partei			11·2	10·0	1·2			
			Kohle	Kralup		Aufrechthaltung der für diesen Artikel bestehenden Tarifbestimmungen			25·6	16·0	9·6			
		Betheiligten Verwaltungen	Gasnsatzkohle	Neusattel	Lieben Oe. N. W. B.	Aufrechthaltung der für diesen Artikel bestehenden Tarifbestimmungen und nur bei ausdrücklicher Routenvorschrift auf den Frachtbriefen „via Kralup—Wisočan"		Besteht kein directer Frachtsatz		47·2				
		Böhmischen Nordbahn	Kohle	Kralup		5000 Tonnen Minimalquantum. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895		16·0 (Kartirungssatz)	11·6	4·4	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender und ein mit Lieben Oe.N.W.B. mittelst Industriegeleises in directer Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lautend, vorzulegen consignirt spätestens bis Ende Februar 1896	Der ermässigte Frachtsatz kann nur beansprucht werden für Sendungen, welche frachtbriefmässig für ein Etablissement bestimmt sind, welches mit Lieben Oe.N.W.B. mittelst Industriegeleises in directer Schienenverbindung steht

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1960	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Mehl und Mahlproducte (Position M—4 laut Tariftheil I vom 1. Jänner 1893)	Trautenau	Nach Stationen der Strecken: a) Nimburg—Tetschen, b) Nimburg—Jungbunzlau, c) Lissa—Prag, und d) Turnau—Seidenberg	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Das Anfladen dieser Transporte in Trautenau muss ausschliesslich auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	Verschieden	15- (fünfzehn-) percentiger Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Specialtarifes 1	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautenden, bahnamtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage den Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen. Die Refactie-Ansprüche sind längstens bis Ende Februar 1896 geltend zu machen	
					Sämmtlichen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und darüber hinaus	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten					Anlassung des Zuschlages zu den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsb.	Im Kartirungswege		
1961	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kohle	Segen-Gottes	Zagrab S.B.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. der im Localtarife der Südbahn für die Classe C. giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 96		Im Kartirungswege		Das Abladen der Kohlensendungen in Kanizsa hat der Empfänger auf eigene Kosten besorgen zu lassen
					Kanizsa					64				
1962	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose (Holzzellstoff)	Josefihütte	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Abfertigung der Sendungen hat mit directen, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre zu erfolgen. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs pro Tonne = 1000 kg: 23·46	Variabel	Kartirung		
					Pontebba transit					23·32				
1963	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Mineralkohle	Für Kohle, mineralische, welche für **Bahnbetriebszwecke** der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von Voitsberg, Oberdorf, Rosenthal und Köflach nach Graz zur Beförderung gelangt, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, rücksichtlich der Graz-Köflacher Eisenbahn ein **fünfpercentiges frachtfreies Gutgewicht** zugestanden und wird die Ueberfuhrsgebühr von 50 kr. pro Wagen vom Köflacher Bahnhofe zum Südbahnhofe in Graz aufgelassen.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1964	Südbahn-Gesellschaft		Secundärzugsmaschinen sammt Tender und Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag	Die Transporte müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein.	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Interner Tarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen 28·80 (pro Tendermaschine oder pro Schlepptender)	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Grenze Hetzendorf	Mürzzuschlag					30·60				
				Leobersdorf	Mürzzuschlag					21·40				
				Leoben S.B.	Mürzzuschlag					12·40				
				und vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.					51·—				
				Grenze Hetzendorf	Graz S.B.					52·80				
				Leobersdorf	Graz S.B.					43·40				
				Leoben S.B.	Graz S.B.					15·40				
				Unter-Drauburg	Graz S.B.					27·80				
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Drauburg					14·—				
				und vice versa										
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, dann Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Eisenbrücken-Constructionstheile, Gerüsthölzer, Werkzeuge, Ladungsutensilien, als: Plachen, Kippen, Reitelketten etc., dann Militär-Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.				Verschieden	Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro Kilometer und 100 kg. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km, und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen 31 Heller pro Wagen und 1 km				
				Hetzendorf loco	Graz S.B.									
				Grenze Hetzendorf*)	Graz S.B.									
				und vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag									
				Hetzendorf loco	Mürzzuschlag									
				Grenze Hetzendorf*)	Mürzzuschlag									
				Leoberdorf	Mürzzuschlag									
				und vice versa										
				Graz S.B.	Laibach S.B.									
				Graz S.B.	Leoben S.B.									
				Graz S.B.	Leobersdorf									
				Graz S.B.	Mürzzuschlag									
				Graz S.B.	Unter-Drauburg									
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Drauburg									
				und vice versa										
				Laibach	Videm-Gurkfeld									
				und vice versa										
			Lebensmittel und Emballagen	Leoben S.B.	Graz S.B.									
				Klagenfurt	Unter-Drauburg									
				und vice versa										

*) Für Sendungen im Verkehre zwischen Grenze Hetzendorf einerseits und Graz S.B., bezw. Mürzzuschlag andererseits werden die Gebühren auf Grund nebiger Einheitssätze und der bis, bezw. ab Wien (Matzleinsdorf) entfallenden kilometrischen Distanzen unter Hinzurechnung von 8 km ermittelt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1965	Südbahn-Gesellschaft		Tenderlocomotiven (Secundärzuge-Maschinen), auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Dranburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.	Monfalcone	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano bestimmt und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Interner Tarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen pro Stück 133·30 97·40 81·50 81·30 32·40 9·90 7·20	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Dranburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.	Monfalcone					88·90 64·90 54·40 54·20 21·60 6·60 4·80				
			Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Dranburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.	Monfalcone					44·50 32·50 27·20 27·10 10·80 3·30 2·40				
1966			Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventarsgegenstände, Schienen, Schienen-Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Gerüsthölzer, Schmiermateriale und Werkzeuge	Grenze Hetzendorf*) Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Drauburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.	Monfalcone und vice versa	Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano bestimmt und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein. a) Bei Beförderung als Eilgut. b) Bei Beförderung als Frachtgut in jedem Gewichte. c) Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. *) Für Sendungen von Grenze Hetzendorf nach Monfalcone und umgekehrt werden die Gebühren auf Grund vorstehender Einheitssätze und einer Entfernung von 597 km ermittelt		Localtarif	Verschieden	a) 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km b) 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km c) 31 Heller pro Wagen und 1 km				
			Lebensmittel und Emballagen	sämmtlichen Stationen der Strecke Wien S.B.—Triest S.B.	Monfalcone									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1967	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Grenze Hetzendorf	Monfalcone	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano bestimmt und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller 120		Im Kartirungswege		
				Leoben S.B.					Heller 137	106	Heller 31			
				Graz S.B.					121	89	32			
				Unter-Dranburg					121	89	32			
				Laibach S.B.					68	36	32			
				Divacca					34	18	16			
				Triest S.B.					28	16	12			
1968	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Leobersdorf	Mürzzuschlag	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Einrechnung eines 5percentigen Gutgewichtes rücksichtlich der Sendungen ab Trifail und Sagor nach Laibach S.B. und Divacca. Auf- und Abladen durch Parteiorgane. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	55	25	30	Im Kartirungswege		
				Leoben S.B.	Mürzzuschlag				36	23	13			
				Leoben S.B.	Graz S.B. und vice versa				36	28	8			
				a) Trifail b) Sagor	Laibach S.B.				a) 28 b) 28	20 18	8 10			
				a) Trifail b) Sagor	Divacca				a) 54 b) 54	38 36	16 18			
				Laibach S.B.	Divacca				58	30	28			
				Klagenfurt	Unter-Dranburg				43	26	17			
1969	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Papier aller Art der Pos. P—1 des Tarifes, Theil I	Deutsch-Landsberg	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, widrigenfalls eine Gebühr von 2 Hellern pro 100 kg für jede dieser Verrichtungen zur Einhebung gelangt. Sendungen müssen nachweislich nach Ostindien, Südamerika, Japan und China zum Export gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	208·2 Heller	173 Heller	35·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der vom k. k. Hauptzollamte in Triest oder vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach den vorgenannten Exportgebieten, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Voitsberg					196 Heller	169 Heller	27 Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1970	Südbahn-Gesellschaft		Papier, als: Druckpapier, Packpapier, Patentpapier, Pappendeckel	Graz S.B.	Sziszek	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Diese Transporte sind als Patent-, Pack-, Druckpapier, beziehungsweise Pappendeckel declarirt zur Aufgabe zu bringen und ist die Verpackung derselben derart vorzunehmen, dass die Papiergattung Seitens der Bahnorgane constatirt werden kann	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	266 Heller	163 Heller (incl. ung. Steuer)	103 Heller	Im Kartirungswege		
1971	Südbahn-Gesellschaft		Artikel des Ausnahme-Tarifes Nr. 64 i (Eisen und Stahl, façonnirt), dann Gewehrläufe, rohe und gebohrte	Altkladno	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	Francs 30·01 pro Tonne = 1000 kg	Variabel	Kartirung		
1972	Südbahn-Gesellschaft		Malz, in Kisten und Fässern verpackt	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen für den Export nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume andererseits vom 1. September 1892	a) 316 b) 180	Heller 240 160	76 20	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Bahn-Frachtbriefe und der vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom königl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgefertigten Certificate über die bedungene Verschiffung, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Grammat-Neusiedl				Localtarif, bezw. Anhang zu demselben vom 1. Jänner 1894	a) 352 b) 180	240 160	112 20			
				Liesing					a) 352 b) 180	240 160	112 20			
				Pfaffstätten					a) 348 b) 180	240 160 (bezw. incl. ung. Steuer)	108 20			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1973	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Eisen und Stahl der Pos. E—6, Eisenwaaren aller Art der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I	Köflach	Graz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mind. 10000 kg / 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Variabel	16·4 kr. / 20·5 kr. incl. Mgb. und excl. der normalen Ueberfuhrsgebühr für Graz transitirende Sendungen	Variirt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Eisenfabrikate aller Art (incl. Eisennieten, Schrauben, Muttern, Schienennägeln u. Werkzeugen)	Köflach	Graz	Für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief				25·2 kr.				
			Eisen der Pos. E—8 des Tarifes Theil I	Leoben	Köflach	Bei Expedition eines Minimalquantums von 18500 Tonnen pro Jahr. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens dieser Sendungen sind die Bestimmungen der einschlägigen normalen Tarife massgebend		Localtarife der Südbahn und der Graz-Köflacher Eisenbahn	41·8	28·5 Kreuzer excl. Mgb. und inclus. Grazer Ueberfuhrsgebühr	13·3 kr. N.			
				Wien (Matzleinsdorf)	Köflach	Sendungen müssen von Schwechat proveniren			64·3	47·6 Kreuzer excl. Mgb. und inclus. Grazer Ueberfuhrsgebühr	16·7 kr. N.			
1974	Südbahn-Gesellschaft		Mehl	Velencze	Triest	1. Die Frachtzahlung hat mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief zu erfolgen. 2. Die bezüglichen Mehlsendungen müssen nach der in Triest allenfalls erfolgenden Umpackung in Fässer von dort nach a) Brasilien oder b) England verschifft werden. 3. Die Verschiffung muss innerhalb drei Monaten nach Einlangen der Sendungen in Triest erfolgen. 4. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach a) Brasilien oder b) England auch bezüglich der Identität im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ermässigter Kartirungssatz aus dem „Anhang" des S.B.-Localtarifes	180 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	a) 126 Heller b) 132 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	a) 54 Heller b) 48 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Mühlen-Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe und Original-Bahnfrachtbriefe, sowie der vom k. k. Hafen- und Seecapitanate, bezw. k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach a) Brasilien oder b) England, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1975	Südbahn-Gesellschaft		Stärkezucker und Stärkezuckersyrup	Kis-Bér	Triest S. B. oder Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Südbahn-Gesellschaft	364 Heller incl. Mgb. und Steuer	309 Heller incl. Mgb. und Steuer	55 Heller	Im Kartirungswege		
1976	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Segen-Gottes	Kirchbüchl	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	79 kr.	75 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
1977	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes	Söll-Lenkenthal	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coake bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	73 kr.	69·8 kr.	3·2 kr.	Im Kartirungswege		
1978	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Raffinadzucker als Frachtgut	Brüx (A.T.E.) via Komotau	a) Eger (B.E.B.) b) Franzensbad (B.E.B.) c) Tirschnitz via Komotau	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif, Theil II — Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Juli 1894	ad a) 144 Heller ad b) 143 Heller ad c) 138 Heller	91 Heller	ad a) 53 Heller ad b) 52 Heller ad c) 47 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende Jänner 1895 bei der B.E.B. vorzulegen sind. Dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
1979	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Coake und Briquets	Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 30. December 1893, sub Post 2978, verlautbarte Begünstigung wird auch auf die in der Zeit vom 15. November bis 31. December 1894 nach Budapest-Ferenczváros und Budapest-Kitérő verfrachteten Kohlen-, Coake- und Briquets-Sendungen ausgedehnt.										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 130. Wien, 13. November 1894. VII. Jahrgang.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,*) womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen getroffen werden.

Der mit Ende des Jahres 1894 eintretende Ablauf der mit den Gesetzen vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, verlängerten Wirksamkeitsdauer des in Kraft stehenden Localbahngesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, lässt im Vereine mit dem im erhöhten Masse zu Tage tretenden Bedürfnisse nach einer intensiven Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung eine gesetzliche Neuregelung eben dieses wichtigen Theiles der heimischen Verkehrsmittel nothwendig erscheinen.

Schon bei der parlamentarischen Behandlung des vorbezogenen zweiten Verlängerungsgesetzes wurde allseits der Ueberzeugung Ausdruck gegeben, dass die beabsichtigte gesetzliche Neuregelung sich nicht lediglich auf eine Revision der Bestimmungen des geltenden Localbahngesetzes beschränken dürfe, sondern dass es vielmehr aus sachlichen Gründen dringend geboten sei, an der Hand der im Gegenstande gesammelten praktischen Erfahrungen und unter Bedachtnahme auf den gegenwärtigen Stand der einschlägigen Gesetzgebung im Auslande, wie nicht minder der theoretischen Forschung ein neues, den erhöhten Anforderungen der Gegenwart entsprechendes Localbahngesetz ins Leben zu rufen.

Für die Vorbereitung eines solchen Gesetzes hat das hohe Abgeordnetenhaus in seiner 218. Sitzung vom 9. März 1893 der Regierung folgende in die Form einer Resolution gekleidete Gesichtspunkte an die Hand gegeben:

„Die k. k. Regierung wird dringend aufgefordert:

1. Eine reichsgesetzliche Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen;

2. behufs Sicherstellung bauwürdiger Localbahnen die angemessenen Credite in Anspruch zu nehmen, weiters über andere ihr vorliegende Projecte nach dem Ergebnisse ihrer Prüfung endlich zu entscheiden, sowie Vorarbeiten für Seitens der Interessenten empfohlene Bahnverbindungen durch sachliche Mitwirkung nach allen Kräften zu fördern;

3. die systematische Vervollständigung des Localbahnnetzes überhaupt in ernste Erwägung zu ziehen und hierüber dem Abgeordnetenhause im Herbste laufenden Jahres Mittheilung zu machen."

Dem in der Resolution 2 ausgedrückten Wunsche nach einer kräftigeren Förderung des Localbahnwesens in finanzieller und administrativer Beziehung glaubt die Regierung einerseits durch die mit der Gesetzesvorlage, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen, eingeleitete Action zur alljährlichen legislativen Sicherstellung eines grösseren Complexes solcher Bahnlinien und andererseits durch eine Reihe von Verwaltungsmassregeln entsprochen zu haben, welche — wie die Errichtung eines eigenen Localbahnamtes im Handelsministerium und bei der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen — die individuelle und beschleunigte Behandlung der auf Localbahnen bezughabenden amtlichen Agenden verbürgen.

Ebenso war die Regierung angelegentlichst bemüht, das in der Resolution 3 angeregte planmässige Vorgehen bei der künftigen Ausgestaltung des Localbahnnetzes durch die Aufstellung entsprechender allgemeiner Grundsätze für das Zusammenwirken des Staates und der Länder auf dem bezeichneten Gebiete des Verkehrswesens anzubahnen; insbesondere hat das Handelsministerium zu diesem Zwecke den Vertretungen derjenigen wirthschaftlich vorgeschrittenen Länder, welche bisher einer landesgesetzlichen Organisation des Localbahnwesens entbehrten, die Schaffung einer solchen unter Hinweis auf die Erfolge der gleichartigen Einrichtungen in Steiermark und Böhmen und auf die gleichartigen Bestrebungen Galiziens mit allem Nachdrucke nahegelegt, und ist nach den der Regierung im Gegenstande zugekommenen Mittheilungen

*) Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128, Seite 2127.

zu erwarten, dass die gedachte Frage vorerst in den Ländern Niederösterreich, Mähren und Schlesien schon bei dem nächsten Wiederzusammentreten der Landtage einer gedeihlichen Lösung zugeführt werden wird.

Was nun die in der Resolution 1 enthaltene Aufforderung zur Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen anbelangt, so wurde schon bei der Berathung dieses Resolutionsantrages im Abgeordnetenhause von Seiten des damaligen Handelsministers die Erklärung abgegeben, dass die Regierung die obige Aufforderung als Richtschnur für die geplante Reform des Localbahngesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, mit um so grösserer Bereitwilligkeit acceptire, als sie in Erkenntniss der Nothwendigkeit einer erheblichen Ausdehnung der fraglichen Begünstigungen schon bei einem früheren Anlasse mit einschlägigen Gesetzesvorschlägen hervorgetreten sei, ohne dass dieselben aber die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften erlangt hätten.

Bevor nun in der Folge an die Ausarbeitung des Entwurfes eines neuen Localbahngesetzes herangetreten wurde, erschien es sachlich geboten, jene im gesetzlichen Wege sicherzustellenden, bezw. neu einzuführenden Zugeständnisse und Erleichterungen in Bezug auf die Vorbereitung, die Anlage und den Betrieb von Local- und Strassenbahnen im Einzelnen klarzustellen, auf welche in den betheiligten Fach- und Interessenkreisen besonderer Werth gelegt wird. Zu diesem Zwecke wurde bei denjenigen Factoren, welche Gelegenheit hatten, sich mit der Frage der Förderung des heimischen Localbahnwesens in eingehender Weise zu beschäftigen und in dieser Richtung Erfahrungen zu sammeln, so bei den mit diesem Belange vertrauten Landesausschüssen, bei den Verwaltungen von Haupt- und Localbahnen, dann bei Fachvereinen, Bauunternehmern und Experten eine schriftliche Umfrage eingeleitet, welche neben einer Fülle von Anregungen, deren Verwerthung zum grössten Theile allerdings erst der künftigen Handhabung und Ausführung des neuen Gesetzes vorbehalten bleibt, auch werthvolles Material für die legislative Behandlung des Gegenstandes zu Tage gefördert hat.

Das Ergebniss der gedachten Enquête, in welcher die von dem Vereine zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens und von dem Verbande der österreichischen Localbahnen abgegebenen Gutachten ihrem inneren Werthe nach den hervorragendsten Platz einnehmen, lässt sich in Folgendem zusammenfassen:

„1. Der in der österreichischen Localbahngesetzgebung von Anbeginn festgehaltene Grundsatz der Allgemeinheit der für Localbahnen geltenden Normen und ihrer Anpassungsfähigkeit an die besonderen Fälle hat sich vollauf bewährt und wäre derselbe daher auch in dem neu zu erlassenden Gesetze aufrecht zu erhalten.

2. Es erscheint wünschenswerth, dass künftighin bei der administrativen Behandlung projectirter oder schon im Betriebe stehender Localbahnen eine schärfere Individualisirung und die weitestgehende Vereinfachung, insbesondere im Sinne der Einschränkung der bau- und betriebstechnischen Anforderungen auf das geringste, nach den concreten Verkehrsverhältnissen zulässige Mass platzgreife, weshalb es sich empfiehlt, das Localbahnwesen vom Hauptbahnwesen grundsätzlich zu trennen und für ersteres einen selbstständigen Organismus im Rahmen der Aufsichtsbehörden zu schaffen.

3. Das angestrebte Ziel der baldigen intensiven Vervollkommnung des heimischen Localbahnwesens kann aber nur dann erreicht werden, wenn der Staat, sowie die Länder und die sonstigen autonomen Körperschaften sich zur Uebernahme von finanziellen Risken und Opfern entschliessen, welche das bisher übliche Ausmass beträchtlich übersteigen, und wenn zugleich das durch die legislative Behandlung erschwerte Verfahren bei Erwirkung staatlicher Beihilfen durch eine angemessene Erweiterung des administrativen Wirkungskreises der Regierung thunlichst vereinfacht und beschleunigt wird."

Die sohin auf Grund des obigen Enquête-Ergebnisses und an der Hand gesammelter Erfahrungen von Seiten der Regierung vorgenommene Ueberprüfung der Bestimmungen des geltenden Localbahngesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, liess nun eine durchgreifende Revision desselben in wichtigen principiellen Punkten, wie nicht minder in zahlreichen Detailbestimmungen als nothwendig erkennen. Aus den einschlägigen Berathungen der betheiligten Fachministerien, an welchen auch das Reichskriegsministerium theilgenommen hat, ist der vorliegende Entwurf eines Gesetzes, „womit Bestimmungen über die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen getroffen werden," hervorgegangen.

Zur Erläuterung der einzelnen Bestimmungen dieser Gesetzesvorlage ist, insoweit dieselben sich nicht lediglich als eine Erneuerung der analogen Anordnungen des geltenden Localbahngesetzes darstellen, Folgendes zu bemerken:

A. Localbahnen.

Zufolge der beantragten Bestimmungen in den Artikeln I bis III sollen auch für die Folge bei der Vorbereitung, Anlage, Ausrüstung und Betriebsführung von Localbahnen, dann bei den Leistungen solcher Bahnen für Zwecke der Post- und Telegraphenverwaltung, sowie des polizeilichen und gefällsämtlichen Dienstes, ferner in Bezug auf das Tarifwesen alle jene Erleichterungen Anwendung finden, welche mit den zu beachtenden Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten vereinbar sind und die insbesondere in militärischer Hinsicht anzufordernde Leistungsfähigkeit der betreffenden Localbahn nicht beeinträchtigen.

Die vorgedachten Artikel sind, abgesehen davon, dass die Artikel I und II behufs schärferer Kennzeichnung der Intention des Gesetzes in die Form imperativer Normen gekleidet wurden, wobei im Artikel I auf die gesetzlich dem Reichskriegsministerium zustehende Einflussnahme Bedacht genommen werden musste, mit den gleichartigen Bestimmungen des in Wirksamkeit stehenden Localbahngesetzes wörtlich gleichlautend.

Von der Seitens einzelner einvernommener Experten unter Anderem angeregten Aufnahme näherer Bestimmungen über das Ausmass der beim Baue und Betriebe zu gewährenden Erleichterungen wurde aus mehrfachen Gründen, insbesondere aber deshalb abgesehen, weil nach den hierüber gemachten Erfahrungen bei der Mannigfaltigkeit der Verkehrszwecke, welchen die betreffenden Localbahnen zu dienen haben, wie auch der Voraussetzungen, welche auf die bauliche Anlage und die Betriebseinrichtungen Einfluss nehmen und bei der hiedurch bedingten Verschiedenheit der an die Anlage- und Betriebsverhältnisse der einzelnen Bahnen zu stellenden Anforderungen eine allgemeine, ebensowohl den Interessen der Bahnunternehmungen als den Ansprüchen der Gesammtheit Rechnung tragende Norm nicht aufgestellt werden kann.

Indem sohin zufolge der vorangeführten Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes der Schwerpunkt der obgedachten Normen auch weiterhin in die

Ausführung und Handhabung derselben verlegt bleiben soll, erachtet die Regierung es nicht für unnöthig, ausdrücklich hervorzuheben, dass auch sie ihrerseits die möglichst weitgehende Verwohlfeilung und die thunlichste Vereinfachung der baulichen Anlagen und Betriebseinrichtungen bei Eisenbahnen niederer Ordnung als eine unumgängliche Voraussetzung für die ungehemmte Fortentwicklung dieses wichtigen Zweiges des Verkehrswesens ansieht und daher bei der Ausführung der von ihr neuerlich angestrebten Vollmacht zur administrativen Entscheidung über die im einzelnen Falle in Bezug auf den Bau und Betrieb der Localbahnen zu gewährenden Erleichterungen auch künftighin nach Kräften bestrebt sein wird, eben diesen Gesichtspunkt insoweit zur Geltung zu bringen, als dies ohne Beeinträchtigung der besonderen Verkehrszwecke, sowie der Sicherheit und Solidität der betreffenden Localbahnunternehmungen und der nicht aus dem Auge zu lassenden gesammtstaatlichen Rücksichten nur irgend thunlich erscheint.

Der Artikel IV des vorliegenden Gesetzentwurfes, betreffend die zu gewährenden Stempel- und Gebührenbefreiungen für vorbereitende Massnahmen zum Zwecke der Sicherstellung und Durchführung neuer Localbahnprojecte, hat gegenüber der analogen Bestimmung des geltenden Localbahngesetzes insofern eine beträchtliche Erweiterung erfahren, als hienach die bisher auf die Vorbereitungen für Localbahnprojecte vor der Concessionsertheilung beschränkt gewesenen Stempel- und Gebührenbefreiungen, einem in der Praxis hervorgetretenen Bedürfnisse entsprechend, auf alle ausserstrittigen Rechtsacte, Amtshandlungen, Beurkundungen und Eingaben zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Localbahnen ausgedehnt werden sollen, mag nun die Localbahn, um welche es sich im einzelnen Falle handelt, erst im Projectsstadium oder schon im Baue sich befinden.

Ausserdem wurde der gedachte Artikel durch einen Beisatz ergänzt, wonach zur Beseitigung aufgetauchter Zweifel den nach Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten von den Inhabern dieser Bewilligung zu überreichenden Eingaben und Projectsbehelfen die Stempel- und Gebührenfreiheit ausdrücklich zuerkannt werden soll.

Weitergehende, grösstentheils aus dem Ergebnisse der abgehaltenen Expertise hervorgegangene, in den bisher gemachten Erfahrungen und in dem Streben nach thunlichster Begünstigung des Zustandekommens neuer Localbahnen begründete Abänderungen und Ergänzungen weist der die Stempel-, Gebühren- und Steuerbefreiungen im Falle der Concessionsertheilung regelnde Artikel V des vorliegenden Gesetzentwurfes gegenüber dem gleichen Artikel des Localbahngesetzes vom Jahre 1887 auf, und zwar zunächst schon in der Beziehung, dass die einleitende, früher in die Form einer facultativen Ermächtigung gekleidete Bestimmung eine imperative Fassung erhalten hat, wodurch ebenso wie in den Artikeln I und II die Intention des Gesetzes zum prägnanten Ausdruck gebracht werden soll.

Die Bestimmungen in lit. a) bezwecken in ihrer neuen Fassung eine Erweiterung der bisher zulässigen Stempel- und Gebührenbefreiungen in zweifacher Richtung, und zwar in dem Sinne, dass die gedachten Begünstigungen ihrer Dauer nach, soweit dieselben sich auf die Capitalsbeschaffung, die Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes, den Bau und die Instruirung der Bahn beziehen, bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres (statt wie bisher bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung), und, soweit dieselben mit der Grundeinlösung zusammenhängende Rechtsacte betreffen, bis zum Schlusse des d r i t t e n (statt wie bisher des e r s t e n) Betriebsjahres ausgedehnt werden, und ferner auch auf die Zahlungsbestätigungen der Bauunternehmer und Lieferanten, soweit diese Bestätigungen auf Zahlungen für die Ausführung der Localbahnanlagen sich beziehen, Anwendung finden sollen.

Hiebei war die Erwägung massgebend, dass einerseits die in dieser Gesetzesbestimmung bezeichneten Geschäfte und Rechtsacte erfahrungsgemäss selbst bei grösster Beschleunigung derselben in der Regel nicht vor Ablauf der nunmehr festgesetzten erweiterten Termine, das ist des ersten, respective des dritten Betriebsjahres, zur Abwicklung gelangen können, und dass andererseits die gedachten Zahlungsbestätigungen, welche ja unmittelbar die Rechtsverhältnisse des Localbahnunternehmens zum Gegenstande haben, von den anderen gleichartigen Rechtsacten zukommenden Begünstigungen nicht ausgeschlossen werden können, ohne gegen die Absicht des Gesetzes und die Bedürfnisse der Praxis zu verstossen.

Die Bestimmungen in lit. b), welche von der Stempel- und Gebührenbefreiung für die Ausgabe von Localbahntitres, für die bücherliche Sicherstellung derselben und für die nach dem dritten Betriebsjahre stattfindenden Grundübertragungen handeln, wurden mit Berücksichtigung des in der Praxis diesfalls hervorgetretenen Bedürfnisses, sowie in Uebereinstimmung mit den bei der abgehaltenen Expertise mehrseits vorgebrachten Anregungen durch die Ausdehnung der gedachten Begünstigungen auf Titresemissionen zum Zwecke der Kostenbedeckung für nachträglich nothwendig werdende Erweiterungsbauten und Nachschaffungen, sowie auf die Sicherstellung von Anlehen welcher Art immer im Eisenbahnbuche oder im allgemeinen Grundbuche ausgedehnt.

Diese Abänderungen, welche für die Finanzirung von Localbahnunternehmungen zweifellos von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind, beruhen auf der Erwägung, dass einerseits ein sachlicher Grund zu einer ungleichen, respective minder günstigen Behandlung der Geldbeschaffung für nachträglich nothwendig werdende Investitionen gegenüber dem Kostenaufwande für die erste concessionsmässige Anlage und Ausrüstung um so weniger vorliegt, als das Bedürfniss nach Vervollkommnung der ursprünglich geplanten Ausstattung erfahrungsgemäss gewöhnlich erst nach der Betriebseröffnung fühlbar wird und gerade bei Localbahnen auf die allmälige successive Ausgestaltung des Unternehmens nach Massgabe der beim Betriebe gewonnenen Erfahrungen im Interesse der thunlichsten Herabminderung und sohin der leichteren Aufbringung des ersten Anlagecapitals besonderer Werth zu legen ist, während andererseits für die Anwendbarkeit der fraglichen Begünstigungen auf von der Localbahnunternehmung aufzunehmende Anlehen aller Art nach der klaren Intention des Gesetzes lediglich der Zweck und nicht die Form der betreffenden Anlehen massgebend sein soll und auch dem Umstande Rechnung zu tragen ist, dass mit der Entwicklung der Localbahnactionen der Königreiche und Länder und der Einführung der bei Artikel VII zu erörternden Finanzirungsmodalitäten die Aufnahme von Hypothekardarlehen an Stelle der bisher zumeist üblichen Begebung von Prioritätsobligationen voraussichtlich in ausgedehntem Masse platzgreifen wird.

In lit. d) wurde die in dem geltenden Localbahngesetze mit höchstens 30 Jahren normirte und sohin eine Herabminderung nach dem administrativen Ermessen der

Concessionsbehörden zulassende Dauer der Befreiung von der Erwerb- und der Einkommensteuer, sowie von den Couponstempelgebühren ein- für allemal auf die gedachte Anzahl von Jahren festgesetzt, jedoch mit der Einschränkung, dass diese Begünstigungen insofern und insoweit ausser Kraft zu treten haben, als die Betriebserträgnisse nach Bestreitung der öffentlichen Abgaben dazu ausreichen, um die Anlehen mit vier, die Actien mit fünf Percent zu verzinsen und das genehmigte Gesammtcapital planmässig zu tilgen.

Dieser neuen Fassung liegt die vom Standpunkte einer gerechten Steuerpolitik gewiss nur zu billigende Absicht zu Grunde, das Ausmass der von einem Localbahnunternehmen zu prästirenden öffentlichen Lasten im Gesetze zwar für alle Localbahnunternehmungen gleichmässig zu regeln, zugleich aber mit der Rentabilität derselben in einen engen sachlichen Zusammenhang zu bringen, so dass bei einmal gesicherter Ertragsfähigkeit eines solchen Unternehmens jede ausserordentliche Begünstigung desselben, die doch nur zum Zwecke der leichteren Erzielung einer angemessenen Rentabilität gewährt wird, zu entfallen hat und auf das in seiner Rentabilität gesicherte Localbahnunternehmen wie auf jeden anderen Geschäftsbetrieb lediglich die allgemeinen Steuernormen Anwendung zu finden haben.

Zu lit. d) wurde ferner als zweiter Absatz eine neue wichtige Bestimmung aufgenommen, wonach die vorangeführten Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiungen auch auf jene von dem Concessionär herzustellenden Nebenanlagen Anwendung finden sollen, welche von der Regierung als integrirende Bestandtheile des Hauptunternehmens anerkannt werden. Diese Bestimmung, deren sachliche Berechtigung im Hinblicke auf die Natur solcher Nebenunternehmungen und mit Rücksicht auf die in jeder Weise anzustrebende Förderung und Entwicklung des Verkehres der einzelnen Localbahnen wohl nicht in Zweifel gezogen werden kann, zielt darauf ab, eine in dem geltenden Localbahngesetze enthaltene Lücke auszufüllen, welche in Folge der Judicatur des Verwaltungsgerichtshofes über die Nichtanwendbarkeit der gedachten Begünstigungen namentlich auf Schlepp- und Ladegeleise besonders fühlbar geworden ist.

Die übrigen Bestimmungen des Artikels V, und zwar in lit. c) über die Befreiung von den Gebühren für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung der Concessionsurkunde, ferner in lit. e) über die eventuelle Umwandlung der von den Personenfahrkarten zu entrichtenden Stempelgebühr in eine Percentualgebühr, entsprechen den analogen Bestimmungen des in Wirksamkeit stehenden Localbahngesetzes, wobei aber zur Vermeidung von in der Praxis hervorgetretenen Zweifeln über die Zulässigkeit der vorgedachten Gebührenumwandlung bei Uebernahme des Betriebes einer Localbahn durch den Staat oder eine Privatbahnverwaltung eine diesbezügliche Bestimmung in den zweiten Absatz der lit. e) eingeschaltet wurde.

Auf die in mehreren Expertengutachten weiters angeregten Befreiungen von zum Theil sehr geringfügiger Bedeutung, wie bezüglich des Gebührenäquivalentes, der Grundsteuer, der Gebühren für die Benützung staatlicher Telegraphen- und Telephonleitungen, der Beitragsleistungen zu Land- und Wasserconcurrenzbauten, der Kosten der staatlichen Aufsicht über die Bauausführung und die societäre Gebahrung, der Commissionskosten etc., erachtete die Regierung jedoch nicht eingehen zu sollen, und zwar theils aus principiellen Rücksichten und formellen (Competenz-) Bedenken, theils wegen der äusserst geringen praktischen Bedeutung der in Vorschlag gebrachten Begünstigungen für das Zustandekommen neuer Localbahnen und deren weitere Entwicklung, endlich aus dem Grunde, weil in den seltenen Ausnahmsfällen, in welchen gleichwohl eine oder die andere der zur Sprache gebrachten Befreiungen für die Finanzirung und die wirthschaftliche Entwicklung einer intendirten Localbahn von Wichtigkeit erscheinen sollte, zumeist auch in administrativem Wege Abhilfe getroffen werden kann.

(Fortsetzung folgt).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige Localbahn Chabówka-Zakopane. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 30. October die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von Ladislaus Grafen Zamojski in Zakopane vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station Chabówka der Linie Sucha—Neu-Sandec der Oesterr. Staatsbahnen nach Zakopane im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. — Bei dieser Amtshandlung werden die vorliegenden Varianten einer eingehenden Erörterung zu unterziehen und hinsichtlich derselben, sowie der damit in Verbindung stehenden Alternativen für die Situirung einzelner Stationen bestimmte Anträge zu stellen sein. [H.-M.-Z. 57.347.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Rohr- und Kabelstranglegung nächst dem Bahnhofe in Wien.) Für Zwecke der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Niederösterreich wird auf einem Theile der Bahngrundparcelle Nr. 2223/1 nächst dem Südbahnhofe ein Rohr- und Kabelstrang gelegt. [22. October, Z. 57.158.]

— (Nebengebäude in Wien.) In der Station Wien wird nächst dem Bahnerhaltungsmagazine ein Nebengebäude hergestellt. [28. October, Z. 58.636.]

— (Unterfahrung der Geleise in Meidling.) Für die anlässlich der Canalisirung des hinter dem Bahnkörper gelegenen Gebietes des XII. Bezirkes projectirte Unterführung des Hauptunrathscanals, sowie eines Rohrstranges der Hochquellenleitung unter dem Einschnitte der Bahn nächst der Philadelphiabrücke in Meidling wurde der Bauconsens ertheilt. [29. October, Z. 55.979.]

— (Nebengebäude in der Station Pottschach.) In der Station Pottschach wurde eine Holzlage mit Depot hergestellt. [26. October, Z. 58.288.]

— (Nebengebäude in Judendorf.) Beim Signalhause Nr. 325 in der Station Judendorf wurde ein Nebengebäude hergestellt. [24. October, Z. 57.655.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Umwandlung von Handschranken in Zugschranken.) Auf Grund des Ergebnisses der am 25. September durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Umgestaltung der Handschranken in km 136·496, 149·485 und 160·736 in Zugschranken zur Ausführung genehmigt. [15. October, Z. 55.358.]

— (Herstellung von Nebengebäuden bei Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 247 und 280 wurden Nebengebäude errichtet. [24. October, Z. 57.648.]

— (Linie Graz—Köflach: Kainach-Correction und Dammherstellung nächst der Töpplerbrücke.) Auf Grund des Ergebnisses der am 2. October durchgeführten Localverhandlung wurde das Project für die Correction der Kainach und für die Herstellung eines Hochwasserdammes nächst der Töpplerbrücke in km 35·7/8 genehmigt. [24. October, Z. 57.497.]

Wiener Localbahnen. (Schleppbahnanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat bezüglich des von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegten Projectes, betreffend die Schleppbahnverbindung zwischen der Linie Wiener-Neudorf—Guntramsdorf und der Guntramsdorfer Dampfmühle, nebst einem Zweiggeleise zur

Kattundruckerei der Firma Mayer, dann einer Abzweigung zur Winiwarter'schen Bleiröhrenfabrik und zur Papierfabrik, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 12. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut.
[8. November, G.-I.-Z. 20.633.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Herstellung von Verbindungscurven: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung am 16. October, betreffend das Project der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Herstellung von Verbindungscurven am Praterstern wurde für dieselben der Bauconsens ertheilt. [29 October, H.-M.-Z. 58.440.]

— (Umwandlung von Geleisen.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend Umwandlung des in der Matzleinsdorfer-Strasse bestehenden Arbeitsgeleises in eine Betriebsstrecke unter gleichzeitiger Verlegung der Kopfstation der Linie Matzleinsdorf wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei Wien zur Amtshandlung übersendet. [1. November, H.-M.-Z. 58.765.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Aenderung der Fahrordnung.) In Folge Einführung des Winterfahrplanes der Russischen Südwestbahnen vom 27. October an wurde an Stelle des Zuges Nr. 1653 in der Strecke Brody—Radziwiłłow der Zug Nr. 1661 wieder in Verkehr gesetzt.

— (Genehmigung der Type eines Locomotivkessels.) Das k. k. Handelsministerium hat die Anwendung der von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Vorlage gebrachten Kesselconstruction „System Socher" bei einer dreifach gekuppelten Lastzugs-Locomotive genehmigt.
[Z. 56.206.]

— (Stationsnamen-Aenderung.) Mit 15. October ist die Bezeichnung der in der Strecke Pilsen—Eger gelegenen Station Plan-Tachau in Plan umgeändert worden.

— (Erweiterung der Befugnisse der Station Wilten.) Am 1. November ist die zwischen den Stationen Innsbruck und Völs der Linie Innsbruck—Lindau gelegene, bisher nur für den Eilgut- und Frachtendienst eingerichtete Station Wilten auch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. [Z. 60.188.]

Auspitzer Localbahn. (Locomotivprüfung.) Am 22. Juni hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der Auspitzer Localbahn bestimmten Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München neu erbaut wurde und mit der Fabriksnummer 2963, dem Namen „Auspitz" und der Inventarsnummer 1 versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. Die Locomotivtype wurde mit Handelsministerial-Erlass vom 4. December 1893, Z. 60.357, genehmigt. [H.-M.-Z. 39.041.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von 100 Kohlenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn beabsichtigte Anschaffung von 100 Stück Kohlenwagen, und zwar von 40 Stück mit Bremsen und geschlossenen Bremshütteln, 60 Stück ohne Bremse, welche sämmtlich nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 7. Jänner 1892, Z. 50.906 ex 1891, genehmigten Typenplänen hergestellt werden sollen, genehmigt.
[Z. 53.467.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über den Ausbau der Székler Eisenbahnen.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 130 vom 31. October und Nr. 131 vom 2. November verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister am 30. October der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf über den Ausbau der Székler Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 und 81), sowie den diesen einbegleitenden Motivenbericht.

Der Gesetzentwurf lautet:

§ 1. Der Ausbau auf Staatskosten unter Verwendung der Interessenten-Beitragsleistungen wird hiemit angeordnet: für die von der Station der Brassó-Háromszéker Vicinalbahn Sepsi-Szent-György ausgehende und über Csikszereda, Csikrákos und Gyergyó—Szt.-Miklós nach der Station Szász-Régen der Marosvásárhely-Szász-Régener Vicinalbahn zu führende Locomotiv-Eisenbahnlinie; ferner für die aus dieser Hauptlinie an den entsprechendsten Punkten abzweigenden, einerseits bis zum Ghymeser Passe, beziehungsweise bis zur ungarisch-rumänischen Grenze, andererseits bis zur Station Székely-Udvarhely der Héjjas-Székely-Udvarhelyer Vicinalbahn zu führenden Flügelbahnen.

§ 2. Die im vorstehenden Paragraphen erwähnten Eisenbahnlinien werden eingeleisig, und zwar wird sowohl die Hauptlinie als auch die Ghymeser Flügellinie nach den Normen der Hauptbahnen zweiten Ranges, die Székely-Udvarhelyer Flügellinie dagegen nach den Normen der Vicinalbahnen zu bauen und einzurichten sein.

§ 3. Der Handelsminister wird angewiesen, hinsichtlich des Baues und der Einrichtung der im § 1 bezeichneten Eisenbahnlinien in der Weise zu verfügen, dass der von Sepsi-Szt.-György bis zum Abzweigungspunkte der Ghymeser Flügellinie reichende Abschnitt der Hauptlinie, wie auch die Ghymeser Flügellinie spätestens bis zum 17. November 1897, als bis zu dem laut Artikel II der im G.-A. XL ex 1891 inartikulirten Convention (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1891) festgestellten letzten Termin für die Erbauung und Inbetriebsetzung der neueren rumänischen Eisenbahnanschlüsse, dem öffentlichen Verkehr sollen übergeben werden können.

§ 4. Der Finanzminister wird angewiesen, behufs Deckung der Projectirungs-, Bau- und Betriebseinrichtungskosten der im § 3 bezeichneten Strecken ans den Baarbeständen der Staatscasse in je nach dem Fortschreiten des Baues nöthigen Raten 12,800.000 fl. dem Handelsminister zur Verfügung zu stellen.

Hinsichtlich der Kostenbedeckung der übrigen Linientheile wird seinerzeit eine entsprechende Vorlage erstattet werden.

§ 5. Dieses Gesetz tritt am Tage seines Erscheinens in der Gesetzessammlung ins Leben; mit der Durchführung desselben werden der Handelsminister und der Finanzminister betraut.

Aus dem diesen Gesetzentwurf einbegleitenden Motivenberichte des Ministers ist Folgendes hervorzuheben:

In der am 11. März 1891 mit dem Königreiche Rumänien abgeschlossenen und mit dem G.-A. XL ex 1891 inartikulirten Convention wurden solche gegenseitige Verpflichtungen eingegangen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1891), deren Einlösungsfrist immer näher rückt. Laut dem I. und II. Artikel dieser Convention sind nämlich das ungarische und das rumänische Eisenbahnnetz bei Ghymes und bei Rothenthurm zu verbinden und jeder der Contrahenten verpflichtet, auf dem eigenen Gebiete dafür zu sorgen, dass die erwähnten Anschlusslinien binnen möglichst kurzer Zeit, aber spätestens binnen sechs Jahren vom Austausch der Ratificationen des erwähnten Uebereinkommens ausgebaut und dem Betrieb übergeben werden.

Nachdem diese Convention am 17. November 1891 ratificirt worden, ist der 17. November 1897 der Endtermin, bis zu welchem diese Anschlüsse fertig zu stellen sind.

Bezüglich des Rothenthurmpass-Anschlusses hebt der Minister hervor, dass er hierüber demnächst eine specielle Vorlage unterbreiten wird; was aber den Ghymerer Anschluss betrifft, liefert er den Nachweis, dass dort sehr grosse Schwierigkeiten zu bekämpfen sind, weil der Anschlusspunkt an der rumänischen Grenze von Sepsi-Szt.-György, dem nächsten Punkte der ungarischen Staatsbahnen, etwa 125 Kilometer entfernt liege, so dass eine lange Linie zu bauen ist, um sich der Grenze zu nähern; die Grenzbahn selbst aber, von Csik-Rákos durch den Ghymes-Pass bis zur Grenze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1890, Vorconcession Post 2), hat ausserordentlich grosse Terrainschwierigkeiten zu überwinden, so dass diese Grenzbahn allein nach den Berechnungen der ungarischen Staatsbahnen 8,700.000 fl. kosten wird.

Es müssen aus volkswirthschaftlichen, strategischen und auch nationalen Rücksichten zunächst die folgenden Linien gebaut werden:

1. Von Sepsi-Szt.-György das Aluta-Thal hinauf über Csik-Szereda, Gyergyó-Szt.-Miklós und die Wasserscheide der Maros bis Sächsisch-Reen. Diese Linie durchschneidet das Széklerland, verbindet dasselbe im Süden bei Kronstadt, im Norden bei Maros-Vásárhely mit dem Netze der ungarischen Staatsbahnen. Bis Gyergyó-St.-Miklós ist dies keine schwierige Linie; darüber hinaus jedoch bis Sächsisch-Reen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1892, Vorconcession Post 2) hat sie grössere Terrainschwierigkeiten zu überwinden.

2. Von dieser Hauptlinie abzweigend, eventuell von Maros-Nyire bis Székely-Udvarhely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12). Diese Linie würde das Comitat Csik mit dem Comitat Udvar-

hely und hiedurch mit den mittleren Theilen Siebenbürgens verbinden. Diese zwei Comitate werden durch die Hargitta-Bergkette von einander getrennt.

Die Trasse dieser Linie muss deshalb über Székely-Udvarhely geführt werden und dadurch auch in das Kokelthal, in das Centrum Siebenbürgens; dies wird besonders wichtig dann, wenn aus allgemeinen verkehrspolitischen Motiven auch nach aussen die Anschlüsse vermehrt werden.

Diese Linie, welche das Hargitta-Gebirge zu überwinden hat, gehört übrigens ebenfalls zu den schwierigeren, kann aber im Hinblick auf ihre untergeordnete verkehrspolitische Bedeutung sparsamer, mit einfacherer Einrichtung gebaut werden.

3. Von der sub 1 gekennzeichneten Hauptlinie abzweigend nach dem Ghymes-Passe bis zur Landesgrenze.

Diese Linie lassen allgemeine verkehrspolitische Motive nothwendig erscheinen. Sie liegt im Interesse der Monarchie, weil sie eine neue internationale Linie nach der Moldau eröffnet und eine erheblich kürzere Verbindung nach Jassy, Galatz, Odessa und nach den Häfen des Schwarzen Meeres herstellen wird. Zur Herstellung derselben wurde eine internationale Verpflichtung übernommen, und sind die Projectirungs- und Bau-Vorarbeiten zu Lasten der im 1894er Budget des Handelsministeriums zur Verfügung gestellten 80.000 fl. bereits im Zuge.

Die Terrainverhältnisse der Linie sind ausserordentlich schwierig, daher so bald als möglich der Bau in Angriff zu nehmen ist, um dieselbe rechtzeitig fertigzustellen.

Die aufgezählten Linien bilden ein Netz von etwa 330 Kilometer Länge und stehen in einem organischen Zusammenhange mit einander, so dass das Netz ohne die eine oder die andere Linie mangelhaft wäre, was natürlich nicht ausschliesst, dass das Netz nur successive, nach Massgabe der materiellen Kräfte des Landes, ausgebaut werde.

Zur Motivirung der Nothwendigkeit der aufgezählten Linien will ich nur die hauptsächlichsten Gesichtspunkte anführen:

1. Das Netz ist nothwendig von verkehrspolitischem Gesichtspunkte. Die Communications-Verhältnisse an unseren östlichen Grenzen zeigen eine grosse Mangelhaftigkeit. Wir müssen unsere Anschlüsse nach dem Osten vermehren, weil wir mit unserer volkswirthschaftlichen Production dorthin gewiesen sind. Wir müssen trachten, die Orientmärkte zu erreichen, deren Bedeutung von Jahr zu Jahr wächst. — Auch den Transitverkehr können wir zu Gunsten unseres Eisenbahnnetzes nicht gebührend verwerthen, insolange wir unsere Anschlüsse nicht dort vermehren, wo sie am nothwendigsten sind, nämlich an der Ostgrenze des Landes, wo wir von Predeal bis Körösmező, also in einer Länge von 420 km, keinen einzigen Ausfuhrweg haben. Je erfreulicher unsere volkswirthschaftliche Production sich entwickelt, um so mehr sind wir auf die Entfaltung unseres Eisenbahnnetzes und dadurch auf die Einbeziehung neuer Productions- und Consumtionsgebiete in den Interessenkreis unseres Staatsbahnnetzes angewiesen.

2. Dieses Netz ist auch vom nationalpolitischen Standpunkte nothwendig; wir müssen das Széklerland auch mit dem eisernen Bande der modernen Communicationsmittel an uns fesseln.

Man muss der Székler Bevölkerung den Weg nach innen zu einem leichteren gestalten, wo sie noch genügenden Erwerb und Arbeit findet und wo sie ihre werthvollen nationalen Eigenschaften und die Eigenschaften ihrer Rasse zu verwerthen vermag.

3. Auch von wirthschaftlichem Standpunkte ist dieses Netz nothwendig. Die wirthschaftlichen Verhältnisse des Székler Landes sind in vielen Beziehungen zurückgeblieben; sie konnten sich mangels Eisenbahnen nicht entwickeln, welche überall eine umwälzende Kraft besitzen. Und doch sind die von den Széklern bewohnten Gebiete mit allen Schätzen der Natur gesegnet. Das ist keine solche Gegend, welche auf eine einseitige Production hingewiesen wäre. Landwirthschaftliche Production, Viehzucht, Forstwirthschaft, Bergwesen, verschiedene Gewerbezweige finden hier einen geeigneten Boden. Die Natur hat hier viel bisher nicht benütztes Rohmaterial zur Verfügung gestellt; zahlreiche bisher nicht ausgenützte Wasserkräfte stehen hier zur Verfügung. Die Bevölkerung ist keine schüttere, aber fruchtbar, arbeitsfreudig, intelligent und findig. Kurz, alle Grundbedingungen der gesunden wirthschaftlichen Production finden sich hier vor; man muss nur die Möglichkeit für die Entwicklung bieten. Diese kann aber nur durch eine gute Communication, durch die Eisenbahn geboten werden, welche zweifellos auch im Székler Lande von einer umwälzenden und riesig belebenden Wirkung sein wird.

4. Auch vom militärischen Standpunkte ist dieses Netz nothwendig. Es ist ein alter Wunsch unserer Heeresleitung, dass im Interesse der Landesvertheidigung unseren östlichen Grenzen entlang die Brassó—Szepsi-Szt.-György—Szászrégener Verbindungslinie ins Leben gerufen werde.

Alles öffentliche Interesse begegnet sich mithin darin, dass dieses Netz baldigst ausgebaut werde.

Ich gehe nun auf die Modalitäten der Creirung dieses Netzes über.

Die eine Modalität wäre, dass diese Linien durch die Localinteressenten auf Grund der Gesetze über die Vicinalbahnen mit Intervention des Staates, der Municipien und Gemeinden erbaut werden. Ich habe in dieser Richtung Versuche gemacht, dieselben haben jedoch, wie ich dies bereits oben angedeutet habe, zu keinem Resultate geführt. Es lässt sich auch nicht hoffen, dass, seien es die Localinteressenten, sei es das Privatcapital, zur Erbauung dieses Netzes bereit sein würden, ohne die die gewöhnliche weit überragende materielle Unterstützung des Staates. Ein grosser Theil der Linien (die Ghymeser, Ditró—Szászrégener, Maros-Nyire—Sz.-Udvarhelyer Theile) sind durch schwieriges Terrain zu ziehen, wo die Baukosten diejenigen der Vicinalbahnen weit überragen. Ein Theil dieser Linien muss ferner gerade wegen deren verkehrspolitischer und militärischer Bedeutung gut und entsprechend ausgerüstet erbaut werden, und diese Forderungen erhöhen ebenfalls die Kosten. — Das Privatcapital wird sich also dem Unternehmen ohne Sicherung eines entsprechenden Erträgnisses nicht zuwenden.

Ich halte es zwar nicht für ausgeschlossen, dass einzelne Theile des Netzes, z. B. der Szepsi-Szent-György—Csik-Szeredaer Theil, mit der Zeit auf Grund des Gesetzes über die Vicinalbahnen durch Unterstützung der Localinteressenten und des Staates zu Stande kommen; die übrigen jedoch, und gerade jene Linientheile, welche ungefähr 20 Millionen Gulden kosten, wird die Privatunternehmung aus eigener Kraft, ja selbst bei grösserer staatlicher Unterstützung kaum ins Leben rufen, und da die Erbauung dieser Linien im öffentlichen Interesse geboten erscheint, wäre der Staat genöthigt, den Bau früher oder später in Angriff zu nehmen und die kostspieligeren Linien auf eigene Kosten auszubauen zu einer Zeit, wo er die besseren bereits Anderen übergeben hat. Wenn also das öffentliche Interesse die Erbauung des Netzes nothwendig macht, so wäre es nicht rationell, gerade den leichtesten und einträglichsten Theil der Linie auszuscheiden, denselben in die Hände der Privatunternehmer zu geben, mit den schwierigeren, kostspieligeren und gerade deshalb weniger einträglichen Linien aber den Staat zu belasten. Hiezu kommt noch, dass wir im Hinblicke auf unsere bezüglich des Ghymeser Anschlusses übernommene Verpflichtung die Creirung dieser Linien den Eventualitäten der unsicheren Zukunft und den Launen der Privatunternehmung nicht aussetzen können. Der Ausbau der Linien durch die Localinteressenten erscheint mithin weder zweckentsprechend, noch empfehlenswerth zu sein.

Die zweite Modalität wäre, dass behufs Schaffung des Netzes die Mitwirkung des Privatcapitals im Wege der Sicherung eines bestimmten Theiles des Erträgnisses in Anspruch genommen werde. Dieser Modus würde zur Voraussetzung haben dass die oben aufgezählten Linien an eine zu gründende Actiengesellschaft concessionirt würden, welche Gesellschaft das zum Bau nöthige Capital selbst herbeischaffen und zur Verfügung stellen würde, eine gewisse Verzinsung des Capitals aber würde der Staat entweder unmittelbar oder mittelbar auf dem Wege der Pachtnahme Seitens der Staatsbahnen sichern. — Auch in dieser Richtung habe ich Verhandlungen gepflogen, und obzwar auf meine mit Uebereinstimmung des Herrn Finanzministers ergangene Aufforderung eines unserer vaterländischen Geldinstitute mir ein solches Anbot zur Verfügung stellte, welches die an die Erbauung und Inbetriebsetzung der Székler Bahnen sich knüpfenden wichtigen Interessen befriedigt hätte, konnte ich mich dennoch nicht dem Bedenken verschliessen, dass dieser Modus, dessen Grundlage die Zinsengarantie bildet, den Credit der Staatsbahnen, bezw. mittelbar des Staates unter den heutigen Verhältnissen eventuell nachtheilig berühren könnte.

Verbleibt mithin der Modus, dass die Székler Bahnen auf Staatskosten als Staatslinien erbaut werden, und da bei diesem Modus die in Frage stehenden sämmtlichen wirthschaftlichen, Verkehrs-, nationalen, militärischen und auch localen Interessen am vollkommensten werden befriedigt werden können, erlaube ich mir diesen Modus um so mehr in Antrag zu bringen, weil zu hoffen steht, dass die nothwendigen Kosten, auf mehrere Jahre vertheilt, ohne Störung des Gleichgewichtes des Staatshaushaltes aus den Cassenbeständen, bezw. aus den dem Staate zur Verfügung stehenden Summen werden gedeckt werden können.

Das unter dem Namen „Székler Eisenbahnen" zusammen-

gefasste, rund 330 km lange Eisenbahnnetz, von dessen Erbauung in diesem Gesetzentwurfe die Rede ist, wird laut vorhergegangener Studien folgende Summe beanspruchen:

1. Die Erbauung des 44 km langen Theiles der als Haupteisenbahn zweiten Ranges zu erbauenden Ghymes—Csik-Rákoser Grenzeisenbahn . . . . 8,700.000 fl.

2. Die Erbauung des 223 km langen Theiles der ebenfalls als Haupteisenbahn zweiten Ranges zu erbauenden Szászrégen—Gyergyó - Szent - Miklós — Maros - Nyire — Csik - Rákos — Csik-Szereda—Szepsi-Szent-Györgyer Linie . . . . . . 13,500.000 fl.

3. Die Erbauung des 62·5 km langen Theiles der Maros-Nyire—Sz.-Udvarhelyer Linie mit leichteren Bauten und nach den Normen der Vicinalbahnen . . . . 2,500.000 fl.

Auf Grund dieses Kostenvoranschlages, welchem die vorhergehenden Aufnahmen und allgemeinen Pläne zu Grunde gelegt wurden, kann das zur Erbauung der gesammten Linien und für die entsprechende Einrichtung des Betriebes nothwendige factische Capital, die Dauer des Baues und die Intercalarzinsen, sowie die mit dem Baue verbundenen Eventualitäten ebenfalls in Betracht gezogen, auf rund 25,000.000 fl. bestimmt werden.

Ausland.

Italien. (Einnahmen der Secundärbahnen.) Im Monate Juli des laufenden Jahres betrugen die Einnahmen der Secundärbahnen im Vergleiche zu demselben Monate des Vorjahres:

Eisenbahn	Juli 1894	Juli 1893	Differenz
Sassi-Superga	2.209	3.006	— 797
Basaluzzo-Frugarolo	728	1.033	— 305
Verona-Caprino	12.385	12.433	— 48
Turin-Rivoli	16.500	16.587	— 87
Biellesische Localbahn	19.504	13.929	+ 5.575
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	27.027	26.497	+ 530
Turin-Ciriè-Lanzo	58.957	57.268	+ 1.689
Sardische Secundärbahnen	81.729	67.724	+ 14.005
Bergamo-Ponte della Selva	26.831	26.206	+ 625
Novara-Soregno	42.962	38.693	+ 4 269
Nord-Mailand	236.018	235.122	+ 896
Poggibonsi-Colle	3.724	4.974	— 1.250
Ticino-Eisenbahn	65.038	59.992	+ 5.091
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	36.682	35.022	+ 1.660
Ferrovie di Reggio Emilia	16.526	16.930	— 404
Tremezzina-Porlezza und Luino-Ponte Tresa	7.162	6.109	+ 1.053
Neapel-Nola-Baiano	29.194	31 339	— 2.145
Suzzara-Ferrara	19.453	22.040	— 2.587
Palermo-Marsala-Trapani	123.866	116.695	+ 7.175
Vicenza-Schio	26.000	25 890	+ 110
Arezzo-Stia	13.000	14.481	— 1.481
Parma-Suzzara	10.500	10.796	— 296
Padua-Montebelluna	10.000	11.361	— 1.361
Conegliano-Vittorio	6.500	7.039	— 539
Bologna-Portomaggiore	23.000	24.286	— 1.286
Cividale-Portogruaro	19.000	20.801	— 1.801
Treviso-Vicenza und Padua-Bassano	61.000	58.979	+ 2.021

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) Die Einnahmen der Mittelmeerbahn in den ersten zwei Monaten des Betriebsjahres 1894/95 waren folgende:

Gesammteinnahme 20,419.504·79 L.; hievon entfielen auf das Hauptnetz 19,682.740·99 L., auf das Secundärnetz 737.763·80 L. In demselben Zeitabschnitte des Vorjahres betrugen die Gesammteinnahmen 19,785.565·42 L.; hievon kamen auf das Hauptnetz 18,870.081·55 L., auf das Secundärnetz 915.483·87 L. Das erste Bimester des laufenden Betriebsjahres hat mithin eine Erhöhung der Einnahmen von 633.939·37 L. zu verzeichnen.

Die Länge des Netzes betrug in diesem Zeitabschnitte 5368 km, wovon 4333 km auf das Hauptnetz und 1035 km auf das Secundärnetz entfallen. In derselben Periode des Vorjahres betrug die Gesammtlänge 5168 km, und zwar: Hauptnetz 4190 km, Secundärnetz 978 km.

Frankreich. (Eröffnung von Bahnstrecken.) Die Localbahn-Gesellschaft des Hérault hat am 27. August von der Localbahn Montpellier-Rabieux die Strecke St. Georges d'Orques-Gignac eröffnet; die Strassenbahn - Gesellschaft der Charente Inférieure hat am 29. August die Linie Saintes—Mortagne (36 km) dem Verkehre übergeben; die Nordbahn hat am 20. September die Linie Ormoy—Mareuil sur Ourcq (21 km) mit den Zwischenstationen Boissy Lévignen, Betz und Autilly, sowie mit den versuchsweise eingerichteten Haltepunkten Maroqelines und Thury Ballourd in Betrieb genommen; ferner hat die Allgemeine Französische Strassenbahn-Gesellschaft am 25. September das elektrische Strassenbahnnetz von le Havre (24 km) eröffnet.

— (Gemeinnützigkeits-Erklärungen von Strassenbahnen.) Durch Verordnung vom 4. September ist im Rhone - Departement die für Personenverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von der Casimir-Périer-Strasse nach dem Bahnhof les Brotteaux und nach dem Park la Tête d'Or in Lyon, ferner durch Verordnung vom 8. September im Departement der Charente Inférieure die nur für Personenverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Saint Georges de Didonne nach Pontaillac nebst Anschlussgeleise nach dem Heizhause von Royan für gemeinnützig erklärt worden.

Russland. (Städtische Geschäftsstellen der Staatseisenbahnen.) Den Staatseisenbahnen ist gestattet worden, in den Städten besondere städtische Geschäftsstellen zu eröffnen, in welchen folgende Geschäfte abgewickelt werden können:

1. Verkauf von Fahrscheinen,
2. Aufnahme und Ablieferung von Gepäck,
3. Sendungen mit Nachnahme,
4. Versicherung, Verpackung und Aufbewahrung von Waarensendungen,
5. Erledigung von Zollformalitäten und
6. Beleihungen der Frachtgüter.

Die städtischen Geschäftsstellen werden ganz selbstständig und unabhängig von den Bahnhöfen handeln.

— (Eröffnung der Strecke Balaschow—Kamyschin.) Am 14. September hat der regelmässige Verkehr auf der Strecke Balaschow—Kamyschin der Tambow - Kamyschin-Eisenbahn begonnen. Die Strecke von Tambow bis Balaschow ist bereits am 18. Mai dem Verkehre übergeben worden.

Schiffahrt.

Selbstregistrirendes Log. Die gebräuchlichen Logapparate sind der Gefahr leichter Beeinflussung durch treibende Gegenstände ausgesetzt und ausserdem mit Fehlern behaftet, die um ihrer häufig variirenden Grösse willen nicht zu unterschätzende Gefahren in sich bergen. Das Princip des von einem französischen Mechaniker erfundenen selbstregistrirenden Logs beruht auf der Messung und continuirlichen Registrirung des Wasserdruckes in einer mit der See in Verbindung gebrachten Röhre, welcher natürlich bei verschiedenen Geschwindigkeiten des Schiffes auch ein wechselnder sein muss. Der Zufluss des Wassers geschieht möglichst nahe am Kiele — ungefähr um ein Drittel der Schiffslänge vom Vordersteven entfernt — durch ein äusserst feines Röhrchen, das von einer zweiten kupfernen Röhre umschlossen ist, die ihrerseits wieder durch einen isolirenden Körper von der Bodenplatte getrennt ist. Die Röhre kann auch durch einen Seehahn im Boden des Schiffes nach aussenbords geführt werden, der beim Nichtgebrauch des Apparates nach Entfernung des Rohres geschlossen werden kann, so dass das Eindringen des Wassers in das Schiff verhindert wird. Bei Anbringung des Rohres oder beim Ausschieben desselben durch den Bodenhahn ist nur darauf Bedacht zu nehmen, dass das zur Rohrleitung rechtwinkelig abgebogene Mundstück genau in der Kielrichtung nach vorne eingestellt wird. Das Kupferrohr, welches das in das Mundstück auslaufende Röhrchen umschliesst, ist nach unten zu offen und endet oben, innenbords, in einem geschlossenen Cylinder, an dessen oberer Grundfläche ein kleiner Hahn angebracht ist. Das kleine Röhrchen läuft ebenfalls durch diesen Cylinder hindurch und mündet oberhalb des Ventils in den Stutzen des erwähnten Hahnes. Von diesem Stutzen führt ein Guttapercharohr nach einem Luftreservoir, das an einem Schafte oder einer Säule so verschiebbar ist, dass es stets in gleicher Höhe mit der Wasserlinie aussenbords eingestellt und dann durch Gegengewichte in dieser Lage festgehalten werden kann. Von der Decke dieses gleichfalls cylindrischen Reservoirs führt nach einem Registrirapparate eine bewegliche (Guttapercha-) Röhre, in deren Mitte wieder ein Hahn angebracht ist. Der Registrirapparat besteht aus einem Federmanometer, einem Uhrwerk und einer Rolle Papier, die sich, wie bei allen selbst

thätigen Registrirapparaten, gleichmässig abwickelt. Die Stellung des Manometers, der den Luftdruck im Reservoir angibt, wird nun durch eine Ausschaltung in gleichen Intervallen auf dem Papiere eingezeichnet, so dass man danach die Fahrt des Schiffes ablesen kann. Wenn das Fahrzeug still liegt, so bleibt der Hahn des Verbindungsrohres zwischen Reservoir und Registrirapparat, sowie derjenige auf der Decke des erwähnten kleinen Cylinders geöffnet, und beim Beginne der Bewegung wird zunächst der erstere und dann der letztere geschlossen. Der Registrirapparat kann nach Belieben im Zimmer des Capitäns oder im Kartenhause aufgestellt werden, so dass jederzeit die zurückgelegte Meilenzahl mit Bequemlichkeit abgelesen werden kann. Eine Verstopfung des Mundstückes des kleinen Röhrchens ist, sofern das Schiff nicht direct im Schlammboden Grund berührt, nicht zu befürchten, da die Oeffnung nicht grösser als der Durchmesser einer Stecknadel ist. Versuche, die mit dem in Rede stehenden Apparate auf französischen Schiffen angestellt worden sind, sollen eine absolute Zuverlässigkeit ergeben haben. Der Preis beträgt 400 Francs. [„Hansa.“]

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. November d. J. dem Betriebsdirector-Stellvertreter der Oesterr. Staatsbahnen in Lemberg, Oberinspector Stefan Witkowski, anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen pflichttreuen und belobten Dienstleistung taxfrei den Titel eines Bauratlies allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat October 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	355·95	268·82	162·83	461·94	—	100·53	100·53	—
Roggen	460·89	351·03	761·42	50·50	185·94	—	—	185·94
Gerste	121·76	503·54	104·98	520·62	1374·21	1912·27	403·60	2882·88
Hafer	822·08	—	—	822·08	84·98	—	—	84·98
Erbsen	75·89	302·04	113·00	264·93	517·06	107·05	—	624·11
Bohnen	27·33	200·92	199·00	29·25	24·18	514·46	201·54	337·10
Raps	297·59	13·01	171·38	139·22	368·59	—	868·59	—
Wicken	7·75	—	—	7·75	60·45	—	—	60·45
Leindotter u. Leinsamen	229·90	192·91	101·64	321·17	—	—	—	—
Rübensamen	—	250·00	—	250·00	—	—	—	—
Mais	27·55	—	27·55	—	—	103·02	103·02	—
Mohn	84·90	28·38	—	113·28	167·66	495·01	—	662·67
Senf	87·74	26·06	2·00	111·80	—	—	—	—
Diverse	6·14	49·79	—	55·93	—	—	—	—
Zusammen	2605·47	2186·80	1643·80	3148·47	2783·07	3232·34	1177·28	4838·13
Versicherungswerth ö.W. fl.	24.133	25.650	12.918	36.865	26.473	31.050	9.720	47.803
Spiritus	138·28	—	—	138·28	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	1.785	—	—	1.785	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	3	5	5	3	—	4	—	4
Versicherungswerth ö.W. fl.	2.700	13.100	8.700	7.100	—	10.000	—	10.000
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	3	—	3	—	—	1	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	2.700	—	2.700	—	—	2.500	—	2.500
Lombardbetrag ö.W. fl.	1.910	—	1.910	—	—	1.500	—	1.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung bei Zusammenladung verschiedener Artikel.

Zur Hintanhaltung von Missverständnissen wird aufmerksam gemacht, dass die Bestimmung auf Seite 85 des Tarifes, Theil I (Abtheilung B) für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890, lautend: „Im Falle der Zusammenladung beliebiger Güter wird die Fracht für die ganze Sendung auf Grund des höchsten für einen Theil der Sendung geltenden Tarifsatzes ermittelt" nur für die ausserfranzösischen Strecken vorgesehen und demnach nur anwendbar ist, wenn getrennte Schnitt-Frachtsätze für die französischen und ausserfranzösischen Strecken zur Berechnung kommen.

Soferne dagegen für einen oder mehrere der zusammengeladenen Artikel Frachtsätze gelten, welche für die Gesammtstrecke (französische und ausserfranzösische Strecke) in einer Ziffer ausgedrückt sind, so kann die erwähnte Bestimmung nicht Anwendung finden.

In diesem Falle ist vielmehr die Fracht für jeden Artikel getrennt zu berechnen.

Wien, am 6. November 1894. [834]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Aufhebung des russischen Schnittsatzes im directen Ausnahmetarife für Wolle.

Mit Giltigkeit vom 20. December 1894 a. St./1. Jänner 1895 n. St. tritt der im Abschnitt III des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli n. St. 1892 auf Seite 263 enthaltene russische Schnittsatz per Rubel 89·92 Kp. des directen Ausnahmetarifes für den Transport von Wolle und Kameelhaaren in Partien von 10.000 kg = 610 Pud pro Frachtbrief von Odessa-Towarnaja ausser Kraft, und bleibt demnach vom genannten Termine ab nur der österr. Schnittsatz von ö. W. fl. 151·75 kr. für die Strecke von Podwołoczyska (Bahnhof) transit nach Wien-Nordbahnhof für Sendungen von Odessa in Giltigkeit.

Wien, am 9. November 1894. [835]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Berichtigung der Reexpeditions-Bestimmungen.

Im Ausnahmetarife für Getreide etc., giltig vom 1. November 1894, sind die Bestimmungen über die Einlagerung (Reexpedition) unter Ziffer IV 2, auf Seite 7, dahin zu berichtigen, dass von der Einlagerung unter r in München Ostbahnhof und Südbahnhof von den bayerischen Stationen der Gruppe C die Stationen: Bruckberg, Freising, Frontenhausen, Geisenhausen, Landshut, Langenbach, Neufahrn bei Freising, Neumarkt a. d. Rott, Neuötting und Vilsbiburg ausgeschlossen sind.

Wien, am 9. November 1894. [836]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Triest-, resp. Fiume-Nordeutscher Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge III zu den Tariftheilen II.

Mit 1. December 1894 treten zu den vom 1. Juli 1893 giltigen Verbands-Gütertarif-Theilen II die Nachträge III in Kraft.

Der Nachtrag III zum Triest-Fiume-Sächsischen Tarif-Theil II enthält:

I. Ergänzung des Abschnittes A II;
II. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen;
III. Ergänzung der Uebersicht der Ausnahmetarife;
IV. Ergänzung der Tariftabellen;
V. Ergänzung der „Kilometer-Entfernungen und Bezeichnung der Deutsch-Oesterreichischen Grenzübergangspunkte, über welche die Frachtsätze dieses Tarifes Geltung haben";
VI. Aenderung und Ergänzung des Anhanges vom 1. Juli 1894, enthaltend Coursdifferenzen.

Der Nachtrag III zum Triest-Fiume-Norddeutschen Tarif-Theile II enthält:

I. Ergänzung des Abschnittes A II;
II. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen;
III. Ergänzung der Uebersicht der Ausnahmetarife;
IV. Ergänzung der Tariftabellen.

Einzelne Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 11. November 1894. [837]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen.

Neuer Personen- und Gütertarif für die Strecke Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf.

Mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Wr.-Neudorf—Guntramsdorf tritt auf der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für Eil- und Frachtgüter in Wirksamkeit. Durch diesen Tarif werden auch Aenderungen der für die Strecke Wien—Wr.-Neudorf bisher bestandenen Fahrpreise zur Einführung gebracht.

Wien, am 10. November 1894. [838]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1980	K. K. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen des Specialtarifes III laut Güter-Classification des Tarifes (Theil I) für den Güter-Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits	Bons, Station der königl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinisch)	Komotan, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			1·73 Mark		Im Kartirungswege		
1981	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bleierze	Zimony (Semlin)	Friedrichshütte Rosdzin	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			206 Centimes 196 Centimes		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze finden auf alle von Stationen der serbischen, bulgarischen und orientalischen Eisenbahnen stammenden Bleierztransporte Anwendung, welche entweder in Zimony (Semlin) mit neuen Frachtbriefen aufgegeben werden oder aber auf Grund directer Frachtbriefe in dieser Station zur Umkartirung gelangen
1982	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz	Stanislau Sambor Boryslaw Wygoda Bednarow Hatna transit (nur für Sendungen von den Verladestellen der Schleppbahn Russ.-Moldawitza-Wama)	Burdujeni transit	Aufgabe in Quantitäten von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Zahlung der Fracht hiefür. Die Frachtbriefe haben direct nach Braila oder Galatz oder nach Jassy transit (für Odessa) zu lauten. Die Verladung hat durch den Absender zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895			Centimes (Gold) 56 115 109 101 71 4		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1983	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schieferthon (lose oder in Säcken verpackt)	Rakonitz (Station der Buschtěhrader Eisenbahn)	Friedrichsthal und Ottweiler R.N.E. (Stationen der königl. Eisenbahn-Direction Köln, linksrheinisch)	Zahlung der Fracht nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			1·65 Mark		Im Kartirungswege		
1984	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwefel, roh, gemahlen, sowie in Broden oder Stücken	Pontebba transit	Josefhütte	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Böhmisch-Italienischer Gütertarif vom 15. Juli 1891	26·26 Francs pro t	23·32 Francs pro t	2·94 Francs pro t	Im Kartirungswege		
1985	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	A) der Classe A, B) der Posit. G 13, M 4 und 7, O 8 und 9, dann S 11 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1894	der Schienenverbindung der I. Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (und umgekehrt)	Wien K.F.J.B.	Bei „Gütern der Classe A": Einhaltung der hiefür massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen, bei „gebrauchten Säcken (Posit. S 11 des Tarif-Theiles I)": Aufgabe in jeder Menge, bei den „übrigen Gütern der neben angeführten Tarif-Positionen": Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. A) 7·5 B) 7·5		Im Kartirungswege		In obigen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühr für die Ueberstellung von der Schienenverbindung der Wiener Walzmühle bis Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. vice versa, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen
					Nussdorf loco und transit					A) — B) 3·5				
					Wien Lagerhaus der Stadt Wien und Wien Praterquai					A) 4·0 B) 2·5				
					Wien Donauquaibahnhof					A) — B) 5·0				
					Klein-Schwechat					A) 8·5 B) 6·5				
					Oberlaa					A) 10·5 B) 8·5				
1986	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe und Rübenschnitte	Přelouč (oder vice versa)	Prachovic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	11·9 kr.	10·2 kr.	1·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1987	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclusive Traubenzucker [Glykose und Stärkezucker]) im Exporte nach Ostindien	Adlerkosteletz	a) Triest b) Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Anwendung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Tarifes, giltig vom 1. Februar 1889	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, resp. bis zur Einführung im Tarifwege	Süd-Nordösterr.-Ungar. Tarif, giltig vom 1. Jänner 1892	a) 123 b) 143	a) 121 kr. b) 141 kr.	2 2	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		
				Aussig (Oe.N.W.B. u. St.E.G.)					a) 133 b) 153		12 12			
				Časlau					a) 123 b) 143		2 2			
				Dobrowitz					a) 123 b) 143		2 2			
				Doudleb					a) 123 b) 143		2 2			
				Kolin (Oe N.W.B. u. St.E.G.)					a) 123 b) 143		2 2			
				Neubidschow					a) 123 b) 143		2 2			
				Peček					a) 123 b) 143		2 2			
				Schönpriesen u. Nestomitz (Zuckerfabr.)					a) 133 b) 153		12 12			
				Sedletz-Kuttenberg					a) 123 b) 143		2 2			
				Slatinan					a) 123 b) 143		2 2			
				Smiřitz					a) 123 b) 143		2 2			
				Wlkawa					a) 123 b) 143		2 2			
				Kuttenberg Stadtbahnhof					a) 127 b) 147	a) 125 b) 145	2 2			
				Wrdy-Bučic Žleb					a) 128 b) 148	a) 126 b) 146	2 2			
1988	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl der Position E-6 des Tarifes Theil I	Mährisch-Ostrau transit (für Sendungen von der Montan- und Ostrau-Friedlander Bahn), dann von Schönbrunn	Triest S.B. und Fiume	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen nach einem ausserösterreichisch-ungarischen Hafen exportirt werden und binnen vier Monaten vom Datum des Eintreffens in Triest oder Fiume zur Verschiffung gelangen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	144·9 kr. = 289·8 h	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Beibringung der Original-Frachtbriefe und eines vom k. k. Hafen- und See-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume auf Grund der diesen Behörden vorliegenden Manifeste (Schiffsladelisten) ausgestellten, den directen Seeexport nach einem ausserösterreichisch-ungarischen Hafen nachweisenden Certificates, aus welchem die erforderlichen Daten, und zwar: die Abfahrt und Bezeichnung des Schiffes und der Inhalt eines jeden Collo unter Angabe der Marken, Nummern und Gewichtes desselben, die directe Bestimmung der Güter etc. zu ersehen sind. Diese Documente müssen binnen 6 Monaten nach Beendigung des Bahntransportes in Vorlage gebracht werden	
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E-7 des Tarifes Theil I							145·9 kr. = 291·8 h				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1989	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Heinrichsthal	Triest-Freihafen	Für Sendungen mit der Bestimmung nach Ostindien und nach den westlich Gibraltar gelegenen europäischen, afrikanischen und amerikanischen Häfen, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, unter Anwendung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, bezw. des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Verkehr	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	180 kr. ö. W.	150 kr. ö. W.	30 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Bahnfrachtbriefe und Beibringung eines Certificates des k. k. Hafen- und See-Capitanates in Triest, bezw. des k. k. Hauptzollamtes in Triest, welche Documente längstens drei Monate nach beendetem Bahntransporte in Vorlage gebracht werden müssen	
1990	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Triest-Südbahn Fiume	Mähr.-Ostrau	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 160 166	94 94	66 72	Im Kartirungswege		
1991	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Triest-Südbahn Fiume	Oderberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. 162 162	94 94	68 68	Im Kartirungswege		
1992	Südbahn-Gesellschaft	Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, mit Ausnahme der von der directen Beförderung ausgeschlossenen	Nemotitz oder umgekehrt	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B. Fiume	Unter Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, sonach für sperrige Güter mit einem 50percentigen Zuschlage	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	Bestehen keine directen Frachtsätze	} 202 207 Kreuzer ö. W. Silber incl. Mgb.		Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1993	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schafwolle	Triest-Südbahn und Triest-Freihafen Südbahn	Brünn K.F.N.B., St.E.G.	Bei Aufgabe als Frachtgut unter Anwendung der für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Verkehr (Tarif vom 1. April 1889) bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	255 kr. ö. W.	190 kr. ö. W.	65 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Verkehr vom 1. April 1889 vorgeschriebenen Documente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1994	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Silberbarren und gemünztes Silber bei Beförderung als Eilgut	Bodenbach B.N.B. und St.E.G. Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	Triest	a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diese Artikel im Tarife Theil I enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Sätze	a) 1056 kr. ö. W. b) 927 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1995	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlmateriale zu Schiffsbauzwecken der k. u. k. Kriegsmarine	Schönbrunn	Triest-S. Andrea und Triest-Freihafen	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verkehr, giltig vom 1. Jänner 1892, bezw. des Nachtrages I hiezu, giltig vom 15. Jänner 1893. Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	174 (Kreuzer ö. W.)	103	71	Im Kartirungswege		
				Schönbrunn	Pola				186	112	74			
				Altkladno	Triest-S. Andrea und Triest-Freihafen				141	118	23			
				Altkladno	Pola				153	127	26			
				Teplitz-Waldthor	Triest-S. Andrea und Triest-Freihafen				144	123	21			
				Teplitz-Waldthor	Pola				156	132	24			
1996	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Oswięcim	Triest Südbahn Triest-Freihafen S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach China oder Japan via Suez-Canal bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Galiz.-Adriatischen Verkehr vom 1. Jänner 1893	198 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	148 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	50 kr. ö. W.	Im Kartirungswege oder im Rückvergütungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		
				Mähr.-Ostrau				Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	194 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	137 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	57 kr. ö. W.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1997	Südbahn-Gesellschaft	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelsäure-Abfallwasser in Cisternenwagen oder in Glasballons in Körben	Triest Südbahn und Fiume	W a g r a m	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Cisternenwagen hat die Partei vorzunehmen. Die zur Beförderung verwendeten Reservoirwagen müssen in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Reservoirwagen hat die Partei die Verzichtleistung auf Wagenmiethe (Zeit- u. Laufmiethe) schriftlich zu erklären	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	180·8 Heller		Im Kartirungswege		
1998	Südbahn-Gesellschaft	K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn	Güter aller Art, insoweit für selbe die in dem ab 1. Februar 1889 giltigen Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verbandstarife enthaltenen „allgemeinen Tarife" anwendbar sind	Altpaka	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Directe Frachtsätze bestehen nicht	247	Verschieden	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	
					Finme					257				
				Polua-Stecken	Triest S.B. und Freihafen S.B.					205				
					Finme					215				
										Kreuzer ö. W. Silber incl. Manipulationsgebühr				
1999	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisen- u. Stahlmaterial-Transporte der Pos. E—6 des Tariftheiles I zu Schiffsbauzwecken der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des Oesterr. Lloyd	P i l s e n	Triest-S. Andrea, Triest Freihafen k.k.St.B., Triest Stadt k.k.St.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verkehr, bezw. der Nachträge hiezu. Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine, bezw. an den Oesterr. Lloyd adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1895	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Tarif	kr. 121	kr. 106	kr. 15	Im Kartirungswege		
					Pola				150	114	36			
2000	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E—6 des Tarifes Theil I	Schönbrunn	Trieet S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen zu Schiffsbauzwecken des Oesterr. Lloyd und des Stabilimento tecnico in Triest bestimmt sein und unter der Adresse dieser Unternehmungen befördert werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	kr. 174	kr. 128	kr. 46	Im Kartirungswege		
					Trieet-S. Andrea				180	131	49			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2001	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelkies	Triest S.B. und Fiume	Lundenburg	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Directer Tarif besteht nicht	158 Heller		Im Kartirungswege		
2002	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefel	Triest S.B. und Freihafen S.B. Fiume	Hruschau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	160 166 kr. ö. W. inclus. Mgb. und Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2003	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, K. k. österr. Staatsbahnen	Erdnuss- (Arachiden) Schalen	Triest S.B. und Freihafen S.B. Fiume	Drabanowitz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	121 123 kr. ö. W. inclus. Mgb. bezw. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2004	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Mähr.-Ostrau Schönbrunn	Pola	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandtarifes. Die Sendungen müssen an die k. k. Kriegsmarine adressirt sein und von dieser bezogen werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandtarif	151 kr. 150 kr.	112 kr. 112 kr.	39 kr. 38 kr.	Im Kartirungswege		
2005	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Schwefelkies	Triest S.B. und Freihafen S.B., sowie Fiume	Saybusch-Zabłocie Petrowitz Hruschau	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes 3. Die Sendungen müssen von Spanien proveniren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Directe Sätze bestehen nicht	Heller 182 199 195·4 bezw. inclus. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
2006	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holzsägespäne	Borohradek	Peček	Aufgabe in vollen Wagenladungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif		18 fl. pro vierrädrigen Wagen ohne Unterschied des Ladegewichtes		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2007	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Segen-Gottes	Studenetz	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	10·3 kr.	8·3 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 131. **Wien, 15. November 1894.** **VII. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate September 1894 und Vergleich der Einnahmen der ersten neun Monate 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893.

Im Monate September 1894 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 2. September die 25·274 km lange Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. Den Betrieb führt die Oesterr. Nordwestbahn.

In Ungarn:

Am 7. September die 40·8 km lange Zsitvathalbahn (Nagy-Surány—Aranyos-Maròt); am 12. September die 33·2 km lange Localbahn Körös-Belovár. Den Betrieb dieser Localbahnen besorgt die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Im Monate September 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 15,291.363 Personen und 9,610.394 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 32,411.556 fl. erzielt, das ist per Kilometer 1115 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13,986.194 Personen und 9,219.974 t Gütern 31,556.494 fl., oder per Kilometer 1123 fl., daher resultirt für den Monat September 1894 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·7 pCt.

In der Periode vom 1. Jänner bis 30. September 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 112,945.368 Personen und 78,146.892 t Güter, gegen 104,975.092 Personen und 73,260.613 t Güter im Jahre 1893, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 253,062.938 fl., im Vorjahre auf 239,375.953 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres 28.830 km, im gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.033 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1894 auf 8778 fl., gegen 8539 fl. im Vorjahre, das ist um 239 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1894 auf 11.704 fl., gegen 11.385 fl. im Vorjahre, das ist um 419 fl., mithin um 2·8 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten neun Monate 1894 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1894 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	95.853
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	59.750
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	33.955
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.664
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	23.399
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	22.547
7.	Leoben-Vordernberger Bahn	22.301
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.064
9.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.021
10.	Localbahn Swolenowes-Smečna	18.865
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.585
12.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	18.421
13.	Böhmische Westbahn	18.377
14.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	15.955
15.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	15.913
16.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.620
17.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl, elekt. Betr.)	15.169
18.	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	14.900
19.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.005
20.	Böhmische Nordbahn	13.343
21.	Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftr.)	13.284
22.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.385
23.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.007
24.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.809

25.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	11.655
26.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.153
27.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	10.878
28.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.867
29.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.809
30.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.132
31.	Kuttenberger Localbahn	9.359
32.	Bozen-Meraner Bahn	9.049
33.	Eisenbahn Wien-Aspang	8.741
34.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.533
35.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	8.468
36.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	8.132
37.	Neutitscheiner Localbahn	8.121
38.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	8.089
39.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.963
40.	Localbahn Dolina-Wygoda	7.868
41.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.479
42.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.942
43.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.909
44.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	6.712
45.	Budapester Localbahnen	6.458
46.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.321
47.	Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	6.253
48.	K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	5.380
49.	Localbahn Zsebely-Csakovár	5.171
50.	Gölnitzthalbahn	4.913
51.	Unterkrainer Bahnen	4.816
52.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.785
53.	Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	4.692
54.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.660
55.	Localbahn Petroszény-Lupény	4.452
56.	Poprádthalbahn	4.196
57.	Ungthalbahn	4.087
58.	Bukowinaer Localbahnen	4.028
59.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.951
60.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.915
61.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.696
62.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.668
63.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.646
64.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	3.585
65.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.584
66.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.476
67.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	3.429
68.	Zsitvathalbahn	3.428
69.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	3.356
70.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.352
71.	Kremsthalbahn	3.228
72.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3.149
73.	Belišće-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalb.	3.051
74.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.993
75.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.936
76.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.900
77.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.816
78.	Kolomeaer Localbahnen	2.781
79.	Háromszéker Localbahnen	2.732
80.	Zagorianer Bahn	2.719
81.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	2.696
82.	Szamosthalbahn	2.672
83.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.655
84.	Torontaler Localbahnen	2.639
85.	Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	2.631
86.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.501
87.	Localbahn Nágy-Károly—Somkuti	2.464
88.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.441
89.	Böhmische Commercialbahnen	2.423
90.	Mühlkreisbahn	2.405
91.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.364
92.	Localbahn Laibach-Stein	2.335
93.	Terret-Kowácznaer Localbahn	2.328
94.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.315
95.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	2.279
96.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.227
97.	Localbahn Asch-Rossbach	2.225
98.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.188
99.	Vicinalb. Debreczin—Hajdu-Nánás—B.-Mihály	2.158
100.	Steyrthalbahn	2.144
101.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	2.139
102.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.097
103.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	2.001
104.	Hermannstadt—Nagy-Disznód	2.000
105.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.984
106.	Localbahn Kaschau-Torna	1.940
107.	Mährische Westbahn	1.919
108.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen	1.919
109.	Biharer Vicinalbahnen	1.884
110.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.883
111.	Welser Localbahnen	1.847
112.	Slavonische Localbahn	1.845
113.	Gailthalbahn	1.827
114.	Localbahn Auspitz	1.796
115.	Löcsethalbahn	1.790
116.	Localbahn Körös-Belovár	1.778
117.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.763
118.	Muranythalbahn	1.763
119.	Székler Eisenbahn	1.740
120.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.739
121.	Szilágysager Eisenbahn	1.720
122.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.712
123.	Friauler Bahn	1.652
124.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.637
125.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.623
126.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.612
127.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.533
128.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.489
129.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	1.337
130.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	1.311
131.	Matraer Vicinalbahnen	1.276
132.	Békéser Comitatsbahnen	1.268
133.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tomásy	1.267
134.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.192
135.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.183
136.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.164
137.	Szepes-Béla—Podoliner Localbahn	1.139
138.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.133
139.	Borossebes-Menyházer Localbahn	1.104
140.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.101
141.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.070
142.	Felek-Fogaraser Localbahn	1.038
143.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	969
144.	Békes-Csánader Localbahn	937
145.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	936
146.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	928
147.	Taraczthalbahn	904
148.	Localbahn Warasdin-Golubovec	501

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten drei Quartalen 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Unterkrainer Bahnen	180·4
Localbahn Zsebely-Csakovár	164·1
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seew.)	95·0
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	40·4
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	38·7
Localbahn Kaschau-Torna	35·2
Kolomeaer Localbahnen	30·7
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	30·0
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	29·4
Localbahn Potscherad-Wurzmes	29·0
Localbahn Warasdin-Golubovec	24·1
Budapester Localbahnen	23·4
Székler Eisenbahn	23·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	22·2
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	20·4
Biharer Vicinalbahnen	18·6
Matraer Vicinalbahnen	17·5
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	17·4
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	17·1
Mezötur-Turkever Eisenbahn	16·6
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	16·2
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás—B.-Mihaly	16·1
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	16·0
Bukowinaer Localbahnen	15·7
Localbahn Petroszény-Lupény	15·6
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	15·3
Haromszéker Localbahnen	15·1
Brünner Localbahn (Dampftramway)	15·0
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápath	15·0
Löcsethalbahn	14·8
Mohács-Fünfkirchner Bahn	14·6
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	14·1
Poprádthalbahn	14·0
Localbahn Budapest-Lajosmizse	13·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	13·7
Localbahn Borossebes-Monyháza	13·7
Szilágysager Eisenbahn	13·4
Békéser Comitatsbahnen	13·3
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	12·4
Haraszti-Ráczkever Localbahn	12·4
Localbahn Terret Kowaszna	11·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10·8
Taraczthalbahn	10·8
Localbahn Asch-Rossbach	10·7
Neutitscheiner Localbahn	10·6
Localbahn Ruma-Vrdnik	10·6
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	9·8
Fünfkirchen-Barcser Bahn	9·0
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	8·7
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	8·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8·2
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	8·2
Localbahn Gleisdorf-Weiz	8·1
Számosthalbahn	8·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7·7
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	7·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	7·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	7·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	7·0
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	6·8
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	6·7
Eisenbahn Wien-Aspang	6·2
Wiener Verbindungsbahn	6·1
Felek-Fogaraser Localbahn	6·0
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	5·9
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	5·3
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	5·0
Localbahn Swolenowes-Smečna	4·7
Bozen-Meraner Bahn	4·5
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	3·9
Böhmische Commercialbahnen	3·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	3·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	3·5
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	3·2
Localb. Debreczin—Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	3·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·8
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·5
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	2·2
Böhmische Nordbahn	2·1
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	2·1
Kuttenberger Localbahn	2·0
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	2·0
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	2·0
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl, elektr. Betr.)	1·8
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·5
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	1·4
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	1·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·2
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	0·8
Mährische Westbahn	0·8
Böhmische Westbahn	0·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·1
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·1

Die Gölnitzthalbahn weist keine Differenz gegenüber dem Vorjahre aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten neun Monaten 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Mühlkreisbahn	0·2
Mährisch-schlesische Centralbahn	0·4
Stauding-Stramberger Localbahn	0·4
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen*	1·0
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	1·4
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	1·7
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	3·3
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	3·3
Steyrthalbahn	3·7
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	4·4
Holicz-Gödinger Localbahn	5·2
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetr.)	5·3
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5·4
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·7
Localbahn Laibach-Stein	7·7
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	7·7

	%
Zagorianer Bahn	8·1
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	8·4
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	8·5
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	8·7
Kremsthalbahn	8·8
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	9·8
Localbahn Dolina-Wygoda	11·3
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	14·1
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	14·4
Torontaler Localbahnen	24·1
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	24·7
Welser Localbahn	32·4

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat September 1894 gegen denselben Monat des Vorjahres resultirende Mindereinnahme erscheint in dem durch die ungleiche Anzahl von Sonn- und Feiertagen bei dem Vergleiche mit dem Vorjahre bedingten Ausfall eines Werktages begründet.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des laufenden Jahres für die Periode Jänner-Mai definitiv, ab Juni provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat September 1894 nachgewiesene Mehreinnahme gegen den gleichen Monat des Vorjahres resultirt aus der Steigerung der Frequenz in allen Verkehrszweigen.

Böhmische Westbahn. Für den Monat September 1894 resultirt im Vergleiche mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Jahre 1893 eine Mehreinnahme von fl. 13.106.

Der Personenverkehr hat um 588 Personen abgenommen, an Gütern wurden dagegen 24.429 t mehr befördert, wobei der Artikel „Kohle“ mit 10.883 t participirt.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind der definitiven Rechnung entnommen, hingegen wurden die Betriebsergebnisse des Jahres 1894 provisorisch ermittelt, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner-Mai 1894 richtiggestellt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate September 1894 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 7247, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 6953, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 14.200; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4429, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 2629, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 1800 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern, die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultirt aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner-Mai 1894 regulirt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ist pro September 1894, im Gegenhalte zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 361.515 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 198.190 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 64.943 t mit einer Mehreinnahme von fl. 182.376 zu verzeichnen. Es resultirt somit eine Gesammt-Mehreinnahme von fl. 380.566.

Von der für den Personenverkehr ausgewiesenen Mehreinnahme von fl. 198.190 entfallen auf die westlichen Linien fl. 97.280, auf die östlichen Linien fl. 100.910, während die Frequenzziffer auf den westlichen Linien eine Mehrbeförderung von 303.337 Personen und auf den östlichen Linien eine Mehrbeförderung von 58.178 Personen ergibt.

Es entfällt sonach für die mehr beförderten Personen pro Person auf den westlichen Linien eine Einnahme von 32 kr. und auf den östlichen Linien eine solche von fl. 1.74.

Die bedeutende Mehreinnahme pro Person auf den östlichen Linien gegenüber der Einnahme im Personenverkehre auf den westlichen Linien ist der Lemberger Ausstellung zuzuschreiben, wodurch Fahrten auf längere Strecken der östlichen Linien unternommen wurden, während auf den westlichen Linien nur der Naheverkehr eine Frequenzsteigerung ausweist.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre im Betrage von fl. 182.376 vertheilt sich mit fl. 147.379 auf die östlichen Linien und mit fl. 34.997 auf die westlichen Linien.

Gleichwie in den Vormonaten hat sich auch im Monate September auf den westlichen Linien eine im Verhältnisse zu den beförderten Mehrquantitäten von 27.586 t nur eine geringe Mehreinnahme ergeben, welche ihren Grund in der Mehrbeförderung von niedrig tarifirenden Gütern auf kurze Strecken findet, während die Beförderung in höher tarifirenden Artikeln, insbesondere der Getreideverkehr nach dem westlichen Auslande einen neuerlichen Rückgang ausweist.

Auf den Staatsbahnen in Galizien ist die Mehrbeförderung und Mehreinnahme der Mehrverfrachtung in den Artikeln Holz, Bier, Gips und Baumaterialien, sowie dem lebhafteren Getreideverkehre aus Russland zuzuschreiben.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Im Personenverkehre ist sowohl auf der Linie Lemberg—Czernowitz, als auch auf der Linie Czernowitz—Suczawa eine Mehrfrequenz und eine Mehreinnahme zu verzeichnen, und ergibt sich auf beiden Linien zusammen eine Mehrfrequenz von 46.477 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 19.980.

Im Güterverkehre weist die Linie Lemberg—Czernowitz bei einer Mehrbeförderung von nur 476 t ein Einnahmenplus von fl. 7697 auf. Die im Verhältnisse zur Mehrbeförderung hohe Mehreinnahme findet ihre Erklärung einerseits in der Mehrbeförderung von Getreide, welche Transporte die ganze Strecke durchrollten, andererseits in dem Umstande, dass der Einnahme im Monate September 1894 eine durch diverse Rückersätze etwas verkleinerte Vergleichsziffer aus dem Vergleichsmonate des Vorjahres gegenübersteht.

Im Gegensatze zu vorstehend besprochener Linie weist die Strecke Czernowitz—Suczawa in Folge der Minderbeförderung im Getreide- und Holzverkehre von und nach Rumänien per 4667 t eine Mindereinnahme von fl. 7706 aus.

Fehring-Fürstenfeld.

Von dem ausgewiesenen Einnahmenplus von fl. 5312 entfällt der weitaus grössere Theil per fl. 4970 auf den Güterverkehr, welcher eine Beförderungszunahme zumeist von Tabak und Tabakfabrikaten aufzuweisen hat.

Kolomeaer Localbahnen.

Die Mehreinnahme entfällt ausschliesslich auf den Güterverkehr, welcher bei einer Mehrbeförderung von 2465 t, vorwiegend Rohöltransporte, eine Mehreinnahme von fl. 2749 zu verzeichnen hat.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, stellen sich Frequenz und Einnahmen wie folgt: Mehrfrequenz an Personen 523.700, Mehrbeförderung an Gütern 76.038 t mit einer Mehreinnahme bei Personen von fl. 256.012 und einer Mehreinnahme bei Gütern von fl. 217.088, zusammen fl. 473.100.

Für die ersten drei Quartale des Jahres 1894 ergibt sich auf den vorbezeichneten Linien bei Personen eine Mehreinnahme von fl. 1,232.793 und bei Gütern eine solche von fl. 4,165.417, zusammen fl. 5,398.210, d. i. 9·3 pCt.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betrug pro September 1894 die Frequenz 18.829 Personen und 8106 t mit einer Einnahme von fl. 9301 für Personen und von fl. 7959 für Güter, zusammen fl. 17.260, gegen fl. 23.055 im gleichen Monate des Vorjahres.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen des Jahres 1894 umfasst die Monate Jänner-Juni.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate September 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme der Frequenz um 131.032 Personen, welchem Resultate eine Mehreinnahme von fl. 48.271 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate eine Steigerung des Frachtquantums um 57.034 t und der Einnahmen um fl. 57.352.

Transportzunahmen sind bei den nachstehend genannten Massenartikeln zu verzeichnen, und zwar:

bei Getreide aller Art	um	726·5	t
„ Zucker, raffinirt	„	3.534·4	„
„ Holz aller Art	„	1.295·2	„
„ Steinen aller Art	„	4.311·5	„
„ Erzen und Schlacken	„	96·4	„

Transportabnahmen dagegen ergaben sich:

bei Mehl und Mahlproducten	um	3.412·2	t
„ Zucker, roh	„	2.915·1	„
„ Eisen und Stahl	„	7.745·1	„
„ Kohlen	„	15.616·7	„

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 79 Personen ab, während sich die Einnahmen um fl. 2322 erhöhten.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 10.433 t und der Einnahmen um fl. 2121.

Transportzunahmen sind zu constatiren:

bei Getreide aller Art	um	412·5	t
„ Mehl und Mahlproducten	„	34·3	„
„ Holz aller Art	„	171·2	„
„ Erzen und Schlacken	„	48·6	„
„ Eisen und Stahl	„	70·6	„

Dagegen ergaben sich Abnahmen in der Verfrachtung:

bei Zucker, raffinirt	um	471·2	t
„ „ roh	„	303·0	„
„ Steinen aller Art	„	1.347·1	„

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm die Personenfrequenz um 12.058 Personen ab, während die bezüglichen Einnahmen eine Erhöhung um fl. 517 erfuhren.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Quantums um 1848 t und der Einnahmen um fl. 2788 zu constatiren, wobei die Artikel „Getreide aller Art, Zucker, raffinirt und roh, Holz aller Art, Steine aller Art, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung, hingegen die Artikel „Mehl und Mahlproducte“ einen Ausfall aufweisen.

In den ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1894 sind die definitiven Resultate der Betriebsperiode Jänner-Juni enthalten; die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat September 1894 resultirt im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ein Minus von fl. 19.966.

Dieses Minus lässt sich bei der gegen das Vorjahr günstigeren Personenfrequenz und grösseren Güterbewegung lediglich dem Umstande zuschreiben, dass im Personenverkehre zumeist kurze Strecken benützt wurden und zum grossen Theil niedrig tarifirende Güter befördert worden sind.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat September 1894 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 243 = 0·25 pCt. höher. An diesem Ergebnisse participirt der Personenverkehr mit fl. 200 = + 0·7 pCt., Mehrfrequenz von 2235 Personen = + 3·58 pCt., und der Güterverkehr mit fl. 43 = + 0·06 pCt.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner—Juli richtiggestellt.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat September 1894 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre, bei einer Mehrfrequenz von 1758 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 210, und aus dem Güterverkehre, in Folge Mehrbeförderung von 818 t, hauptsächlich Kohle und Tabak, ein Einnahmenplus von fl. 706.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate September 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro September 1894, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz	+ 43.674	Personen und	+ 41.310·45 fl.
Ergänzungsnetz	— 4.415	„ „	+ 13.821·12 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 2.483	„ „	+ 10.854·95 „

Da heuer auf der Elbelinie des Ergänzungsnetzes, wo sonst bei günstiger Witterung ein sehr lebhafter Verkehr auf kurze Distanzen herrscht, in Folge der schlechten Witterung in der ersten Hälfte September der engere Localverkehr sehr schwach war, dürfte sich das Missverhältniss zwischen Frequenz und Einnahme darauf zurückführen lassen, dass der Fernverkehr wesentlich zugenommen hat.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1894	1893	Im Monate September 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. September 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen (incl. Lemberg-Czernow.-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft) . .	7.344	7.340	4,129.752	1,867.745	2,671.506	5,161.608	7,833.114	1.067	7,432.577	1.013	+ 5·3	7.344	7.326
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	47.632	19.668	12.435	27.716	40.151	423	40.092	422	+ 0·2	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	28.878	7.603	3.129	6.334	9.463	557	10.865	639	— 12·8	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.437	5.771	764	2.523	3.287	219	2.983	199	+ 10·1	15	15
Bukowinaer Localbahnen . . .	176	176	18.974	32.572	8.680	47.165	55.845	317	66.614	378	— 16·1	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	7.334	. . . .	5.405	5.405	676	4.718	590	+ 14·6	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	9.903	3.142	2.845	8.734	11.579	579	6.267	313	+ 85·0	20	20
Friauler Bahn	17	. . .	7.201	209	1.426	505	1.931	114	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	10.564	1.317	2.372	1.692	4.064	104	3.698	95	+ 9·5	39	39
Gailthalbahn	31	. . .	7.170	899	2.682	1.774	4.456	144	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	9.267	1.833	2.715	1.842	4.557	304	4.341	289	+ 5·2	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.683	7.919	746	7.756	8.502	258	5.532	168	+ 53·6	33	33
Laibach-Stein	24	24	10.386	1.512	3.336	1.439	4.775	199	5.046	210	— 5·2	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow) . .	89	89	23.722	6.275	13.804	8.990	22.794	256	22.842	257	— 0·4	89	89
Mährische Westbahn	90	90	14.110	7.740	4.622	11.487	16.109	179	16.155	180	— 0·6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.291	5.308	240	1.593	1.833	367	1.681	336	+ 9·2	5	5
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.687	6.151	345	3.641	3.986	234	1.768	104	+ 125·0	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. .	10	10	5.366	1.073	1.014	1.354	2.368	237	2.097	210	+ 12·9	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	10.623	2.192	3.168	4.086	7.254	227	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Unterkrainer Bahnen	134	7	38.109	12.801	19.957	33.377	53.334	398	1.288	184	+ 116·3	100	1
Vöcklabruck-Kammer	11	11	8.232	1.355	2.230	1.538	3.768	343	3.562	324	+ 5·9	11	11
Welser Localbahn	53	28	21.945	3.083	6.713	2.942	9.655	182	7.077	253	— 28·1	53	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	15.161	23.576	3.021	8.803	11.824	696	13.144	773	— 10·0	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	. . .	14.875	2.121	3.824	2.923	6.747	241	. . . .	. . .	. . .	28	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.810	25.932	271	7.520	7.791	974	9.145	1.143	— 14·2	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.110	9.944	922	8.295	9.217	384	7.665	319	+ 20·4	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.232	4.708	218	2.325	2.543	509	2.592	518	— 1·7	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	198.130	722.840	55.844	438.455	494.299	4.894	501.488	4.965	— 1·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	231.483	202.093	104.283	318.738	423.021	1.322	414.670	1.296	+ 2·0	320	320
Böhmische Westbahn	207	200	99.529	179.048	90.712	257.553	348.265	1.683	335.159	1.676	+ 0·4	207	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	86.602	224.919	59.990	312.453	372.443	2.002	358.243	1.926	+ 3·8	186	186
Linie Lit. B	236	236	148.943	275.222	82.606	438.715	521.321	2.209	519.521	2.201	+ 0·4	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	52.677	56.941	24.214	107.050	131.264	1.442	144.314	1.586	— 7·1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	957.357	945.025	660.411	2,298.329	2,958.740	2.856	2,853.117	2.754	+ 3·7	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	83.165	34.567	19.823	33.749	53.572	207	53.371	206	+ 0·5	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . . .	64	64	62.038	78.405	27.816	182.586	210.402	3.287	200.398	3.131	+ 5·0	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	12.787	51.937	3.437	25.532	28.969	1.931	24.147	1.610	+ 20·0	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	64.602	46.446	28.945	67.860	96.805	629	96.562	627	+ 0·3	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	380.954	261.217	291.765	661.416	953.181	1.518	956.462	1.523	— 0·3	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	168.960	324.042	116.312	485.946	602.258	1.955	569.777	1.850	+ 5·7	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien . . .	1.366	1.366	781.238	789.025	671.865	1,917.330	2,589.195	1.895	2,536.675	1.857	+ 2·0	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis 30. September 1894 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1894 (Gulden)	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
29,949.003	15,764.728	17,713.893	43,719.582	61,433.475	8.365	16,674.718	39,982.298	56,657.016	7.734	+ 8·2	11.153	10.312	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen, incl. Lemberg-Czern.-Jassy E.:
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.:
													Mährische Grenzbahn:
393.456	181.572	100.906	240.065	340.971	3.589	101.222	236.977	338.199	3.560	+ 0·8	4.785	4.747	Sternberg-Grulich
182.555	76.097	19.804	60.788	80.592	4.741	19.493	68.829	88.322	5.195	— 8·7	6.321	6.927	Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
56.380	48.202	6.226	18.812	25.038	1.669	5.402	17.217	22.619	1.508	+ 10·7	2.225	2.011	Asch-Rossbach
146.483	314.608	69.409	462.313	531.722	3.021	62.181	397.387	459.568	2.611	+ 15·7	4.028	3.481	Bukowinaer Localb.
. . . .	59.965	. . .	47.210	47.210	5.901	. . . .	53.245	53.245	6.656	— 11·3	7.868	8.875	Dolina-Wygoda
55.243	21.906	16.963	41.754	58.717	2.936	13.830	33.216	48.046	2.402	+ 22·2	3.915	3.203	Fehring-Fürstenfeld
23.767	803	6.376	2.294	8.670	1.239	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.652	. . .	Friauler Bahn
83.252	14.186	16.689	17.918	34.607	887	16.805	15.000	31.805	816	+ 8·7	1.183	1.088	Fürstenfeld-Hartberg
13.940	1.449	5.131	3.086	8.217	1.370	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.827	. . .	Gailthalbahn
56.928	23.517	15.961	21.743	37.704	2.514	15.368	19.513	34.881	2.325	+ 8·1	3.352	3.100	Gleisdorf-Weiz
37.261	96.582	6.436	62.388	68.824	2.086	6.582	46.072	52.654	1.596	+ 30·7	2.781	2.128	Kolomeaer Localbahnen
78.104	16.998	25.050	16.985	42.035	1.751	25.449	20.103	45.552	1.898	— 7·7	2.335	2.531	Laibach-Stein
159.410	76.423	99.095	124.925	224.020	2.517	101.376	97.864	199.240	2.339	+ 12·4	3.356	2.985	Lemberg-Belzec
94.176	64.308	30.484	99.068	129.552	1.439	28.700	99.730	128.490	1.428	+ 0·8	1.919	1.904	Mährische Westbahn
19.000	58.989	2.076	15.401	17.477	3.495	2.137	13.235	15.372	3.074	+ 13·7	4.660	4.099	Mösel-Hüttenberg
17.459	16.464	2.289	12.547	14.836	873	2.206	9.304	11.510	677	+ 29·0	1.164	903	Potscherad-Wurzmes
42.080	8.601	7.586	9.505	17.091	1.709	6.857	9.151	16.008	1.601	+ 6·7	2.279	2.135	Schwarzenau-Waidhofen
69.879	18.952	21.921	33.623	55.544	1.736	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.315	. . .	Strakonitz-Winterberg
230.985	104.284	104.048	257.180	361.228	3.612	934	354	1.288	1.288	+180·4	4.816	1.717	Unterkrainer Bahnen
47.910	11.033	12.633	12.062	24.695	2.245	12.052	14.040	26.092	2.372	— 5·4	2.993	3.163	Vöcklabruck-Kammer
155.948	24.827	44.216	29.207	73.423	1.385	22.357	35.032	57.389	2.050	— 32·4	1.847	2.733	Welser Localbahn
90.372	201.546	20.096	83.041	103.137	6.067	18.330	71.104	89.434	5.261	+ 15·3	8.089	7.015	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
85.970	12.247	21.822	19.835	41.657	1.488	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.984	. . .	Wodňan-Prachatitz
17.964	252.186	1.984	72.329	74.313	9.289	1.302	78.513	79.815	9.977	— 6·9	12.385	13.303	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
20.678	68.849	5.529	59.020	64.549	2.689	4.934	54.702	59.636	2.485	+ 8·2	3.585	3.313	Časlau-Zawratetz
7.153	41.038	947	19.219	20.166	4.035	729	20.581	21.310	4.262	— 5·3	5.380	5.683	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
1,510.667	6,342.811	364.339	4,161.731	4,526.070	44.813	359.253	3,852.215	4,211.468	41.698	+ 7·3	59.750	55.597	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,779.397	1,429.575	775.570	2,426.584	3,202.154	10.007	747.270	2,387.741	3,135.011	9.797	+ 2·1	13.343	13.063	Böhmische Nordbahn
786.656	1,494.939	639.730	2,213.344	2,853.074	13.783	633.841	2,112.323	2,746.164	13.731	+ 0·4	18.377	18.308	Böhmische Westbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
617.892	1,776.381	429.304	2,163.235	2,592.539	13.939	402.123	2,120.711	2,522.834	13.564	+ 2·8	18.585	18.086	Linie Lit. A
1,119.101	2,255.696	713.235	3,277.521	3,990.756	16.910	679.138	3,262.732	3,941.870	16.703	+ 1·2	22.547	22.271	Linie Lit. B
352.813	495.142	143.823	942.304	1,086.127	11.935	133.130	1,002.596	1,135.726	12.481	— 4·4	15.913	16.641	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb
7,017.739	7,693.370	4,614.076	19,989.279	24,603.355	23.748	4,377.362	18,606.839	22,984.201	22.186	+ 7·0	31.664	29.581	Hauptbahnnetz
692.235	307.482	160.574	313.631	474.205	1.831	149.159	291.151	440.310	1.700	+ 7·7	2.441	2.267	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
429.917	709.694	204.812	1,424.979	1,629.791	25.466	192.364	1,329.514	1,521.878	23.779	+ 7·1	33.955	31.705	Oesterr. Strecke
84.483	443.697	22.855	228.029	250.884	16.726	21.811	192.463	214.274	14.285	+ 17·1	22.301	19.047	Leoben-Vordernberger
502.367	399.760	214.058	583.950	798.008	5.182	208.588	592.385	800.973	5.201	— 0·4	6.909	6.935	Mähr.-schles. Centralb.
													Oesterr. Nordwestbahn
2,637.905	2,112.767	1,860.545	5,496.319	7,356.864	11.715	1,766.009	5,411.997	7,178.006	11.430	+ 2·5	15.620	15.240	Garantirte Strecken
1,177.542	2,390.954	727.579	3,893.441	4,621.020	15.003	706.338	3,910.692	4,617.030	14.990	+ 0·1	20.064	19.987	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
5,301.009	5,890.665	4,558.872	14,314.330	18,873.202	13.816	4,263.686	14,348.940	18,612.626	13.625	+ 1·4	18.421	18.166	Oesterr. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1894 (Kilometer)	1893 (Kilometer)	Im Monate September 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate September 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1893: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. September 1894 (Kilometer)	1893 (Kilometer)
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	23.887	23.039	9.730	21.112	30.842	935	27.537	834	+ 12·1	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	1,538.511	376.305	1.140.641	2,141.036	3,281.677	2.169	3,419.934	2.260	— 4·0	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	40.627	. . . .	6.142	. . . .	6.142	1.536	6.514	1.629	— 5·7	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	188.377	146.152	79.818	245.362	325.180	1.141	333.854	1.171	— 2·6	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	123.735	32.613	40.438	36.238	76.676	861	73.076	821	+ 4·9	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	29.256	56.441	10.706	69.613	80.319	1.236	80.504	1.239	— 0·2	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	146.975	90.336	15.543	54.453	69.996	8.750	71.579	8.947	— 2·2	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	6.501	864	672	549	1.221	174	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	32.203	43.700	8.812	45.145	53.957	282	54.431	285	— 1·1	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	33.013	4.777	22.367	11.801	34.168	11.02	36.158	1.116	— 5·5	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	24	. . .	4.040	1.051	2.152	2.351	4.503	188	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	3.465	2.856	1.326	5.094	6.420	257	7.170	287	— 10·5	25	25
Kremsthalbahn	70	70	28.563	6.805	11.607	10.447	22.054	315	26.781	382	— 17·6	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	12.840	4.513	1.293	2.232	3.525	1.175	3.066	1.022	+ 14·6	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.873	787	7.923	1.524	9.447	394	9.629	401	— 1·7	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	11.659	866	8.718	4.399	13.117	226	14.145	244	— 7·4	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	12.065	3.944	2.082	4.387	6.469	809	5.552	694	+ 16·6	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	. . .	2.811	1.698	945	2.090	3.035	202	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	4.189	711	1.316	1.296	2.612	104	2.347	94	+ 10·6	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	20	12	28.646	11.542	9.677	12.334	22.011	1.101	19.729	1.644	— 33·0	14	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	68	64	36.740	2.051	30.188	4.522	34.710	510	27.465	429	+ 18·8	66	50
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.986	27.443	1.586	17.831	19.417	1.079	19.651	1.092	— 1·2	18	18
Steyrthalbahn	48	48	14.359	2.756	4.790	3.630	8.420	175	9.323	194	— 9·4	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.887	22.644	175	15.367	15.542	1.554	17.883	1.788	— 13·1	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	8.323	9.114	2.860	11.529	14.389	369	12.108	310	+ 19·0	39	39
Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Au-Seewiesen	49	26	14.505	4.788	4.518	4.679	9.197	188	2.028	78	+ 141·0	49	26
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	86.264	2.893	8.293	1.820	10.113	1.011	8.606	861	+ 17·4	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	212.178	229	34.606	501	35.107	780	35.334	785	— 0·6	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	68.501	. . . .	7.722	. . . .	7.722	644	12.911	1.076	— 40·1	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	152.149	. . . .	13.030	. . . .	13.030	1.861	13.224	1.889	— 1·5	7	7
Mähr.-Ostrau—WitkowitzL.-C.	7	. . .	87.884	123	6.438	483	6.921	989	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	107.150	. . . .	8.583	. . . .	8.583	1.430	7.662	1.277	+ 12·0	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	34.214	3.023	8.277	2.759	11.036	788	11.703	836	— 5·7	14	14
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	35.422	10.230	4.611	4.102	8.713	670	11.744	903	— 34·7	13	12
Summe	16.172	15.813	10,933.383	7,155.803	6,528.593	15,657.765	22,186.358	1.372	21,617.300	1.367	+ 0·4	16.063	15.778
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488·5	7.486	3,150.000	1,628.600	2,325.000	5,699.800	8,024.800	1.072	7,787.755	1.040	+ 3·0	7.488·5	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	43.400	25.600	15.200	30.800	46.000	676	45.816	673	+ 0·4	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	17.500	3.750	10.500	7.500	18.000	162	15.910	143	+ 13·3	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. . .	6.000	1.700	2.400	2.600	5.000	83	. . . .	. . .	. . .	60	. . .
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	6.000	1.800	2.400	3.600	6.000	73	. . . .	. . .	. . .	82	. . .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	4.000	2.600	2.400	3.900	6.300	129	6.387	130	— 0·7	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	26.500	6.750	10.500	13.500	24.000	183	19.104	145	+ 26·2	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	7.800	4.500	3.900	4.600	8.500	183	8.181	127	+ 4·7	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	10.100	2.700	6.100	5.500	11.600	87	15.865	119	— 27·0	133	133

Vom 1. Jänner bis Ende September 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1894 (Gulden)	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
255.912	207.399	70.505	180.277	250.782	7.599	68.140	158.252	226.392	6.860	+ 10·8	10.132	9.147	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
11,348.884	3,393.842	8,286.572	18,264.454	26,551.026	17.549	7,870.787	18,641.051	26,511.838	17.523	+ 0·1	23.399	23.364	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
306.158	. . . . .	45.508	. . . . .	45.508	11.377	44.710	. . . . .	44.710	11.178	+ 1·8	15.169	14.907	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,371.022	1,192,507	538.407	2,028.047	2,566.454	9.005	507.972	2,022.922	2,530.894	8.880	+ 1·4	12.007	11.840	Südnordd. Verbindgsb.
804.929	302.020	269.838	313.657	583.495	6.556	252.850	296.137	548.987	6.168	+ 6·2	8.741	8.224	Wien-Aspang Bahn
220.483	489.862	77.704	605.059	682.763	10.504	74.290	593.724	668.014	10.277	+ 2·2	14.005	13.703	Wien-Pottend.-W.Neust.
1,114.188	820.322	113.511	461.605	575.116	71.890	84.848	457.094	541.942	67.743	+ 6·1	95.853	90.324	Wiener Verbindungsb.
													Selbständige Localb.
15.486	1.689	1.582	1.111	2.693	1.347	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.796	. . .	Auspitzer Localbahn
232.332	254.633	63.960	283.084	347.044	1.817	60.484	274.543	335.027	1.754	+ 3·6	2.423	2.339	Böhm. Commercialb.
193.256	34.620	128.974	81.413	210.387	6.787	118.352	89.009	201.361	6.496	+ 4·5	9.049	8.661	Bozen-Meraner Bahn
4.040	1.051	2.152	2.351	4.503	1.501	. . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.001	. . .	Deutschbrod Humpoletz
28.807	18.671	10.259	30.766	41.025	1.641	10.918	27.803	38.721	1.549	+ 5·9	2.188	2.065	Gr.-Priesen-W.-Auscha
207.142	58.017	80.935	88.486	169.421	2.420	91.969	93.809	185.778	2.654	— 8·8	3.228	3.540	Kremsthalbahn
85.015	26.032	8.475	12.582	21.057	7.019	7.934	12.716	20.650	6.883	+ 2·0	9.359	9.177	Kuttenberger Localb.
78.019	7.754	48.833	17.188	66.021	2.751	46.855	18.334	65.189	2.716	+ 1·3	3.668	3.622	Mori-Arco-Riva a./G.
79.822	10.206	59.159	45.458	104.617	1.804	57.788	47.040	104.828	1.807	— 0·2	2.405	2.409	Mühlkreisbahn
89 397	38.802	15.888	32.837	48.725	6.091	14.916	29.529	44.445	5.505	+ 10·6	8.121	7.340	Neutitscheiner Localb.
21.647	15.758	7.187	22.403	29.590	1.973	. . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.631	. . .	Reichenau a/K-Solnitz
27.752	6.579	8.806	8.594	17.400	696	8.544	10.445	18.989	760	— 8·4	928	1.013	Radkersburg-Luttenbg.
209.509	87.289	69.024	87.431	156.455	11.175	62.078	84.526	146.604	12.217	— 8·5	14.900	16.289	Reichenberg-Gablonz
227.320	18.875	148.609	31.914	180.523	2.735	116.743	17.969	134.712	2.694	+ 1·5	3.646	3.592	Salzkammergut-Localb.
49.155	220.295	11.014	148.411	159.425	8.857	10.160	149.917	160.077	8.893	— 0·4	11.809	11.857	Stauding-Stramberg
124.819	30.711	40.280	36.900	77.180	1.608	40.509	39.611	80.120	1.669	— 3·7	2.144	2.225	Steyrthalbahn
13.860	187.933	1.377	140.118	141.495	14.149	1.401	133.454	134.855	13.485	+ 4·7	18.865	17.980	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
56.274	97.911	18.866	118.363	137.229	3.519	18.943	78.808	97.751	2.506	+ 40·4	4.692	3.341	Cilli-Wöllan
104.245	41.011	31.262	39.240	70.502	1.439	8.433	10.755	19.188	738	+ 95·0	1.919	984	Preding-Wdf.- Stainz, Pöltschach- Gonobitz, Kapfenberg- Seewies.
													Dampftramways.
731.302	28.205	70.884	16.526	87.410	8.741	66.875	9.156	76.031	7.603	+ 15·0	11.655	10.138	Brünner Localeisenb.-G.
1,803.245	4.380	279.687	6.106	285.793	6.351	270.051	5.788	275.839	6.130	+ 3·6	8.468	8.173	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
505.188	. . . .	56.277	. . . . .	56.277	4.690	61.001	. . . . .	61.001	5.083	— 7·7	6.253	6.780	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.- G.:
1,230.285	. . . . .	105.110	. . . . .	105.110	15.016	112.434	. . . . .	112.434	16.062	— 6·5	20.021	21.416	Dampftr. Wien-Nussd.
126.920	123	9.480	483	9.963	9.963	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	13 284	. . .	M.-Ostrau-Wilkow. L.B.
888.515	. . . . .	71.796	. . . . .	71.796	11.966	66.108	. . . . .	66.108	11.018	+ 8·6	15 955	14.691	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
181.388	26.581	44.458	26.028	70.486	5.034	47.203	25.696	72.899	5.207	— 3·3	6.712	6.942	Salzburger Eisenb. u. Tr.
294.207	87.145	36.982	35.933	72.915	5.609	30.179	44.430	74.609	6.217	— 9·8	7.479	8.290	Wiener Localbahnen: (Wien-Wr. Neudorf)
79,175.597	59,033.516	44,640.303	130,157.402	174,797.705	10.882	42,017.511	124,182.344	166,199.855	10.535	+ 3·3	14.509	14.047	**Summe**
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen
24,092.000	12,077.100	15,841.100	45,256.277	61,097.377	8.159	14,428.196	42,762.691	57,190.887	7.639	+ 6·8	10.878	10.185	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
253.800	207.900	79.100	326.970	406.070	5.972	73.272	298.586	371.858	5.468	+ 9·0	7.963	7.289	Fünfkirchen-Bárcser B
													Localbahnen:
167.700	25.900	94.900	51.900	116.800	1.322	96.302	43.178	139.480	1.256	+ 5·3	1.763	1.674	Bács-Bodrogher Com.B.
45.900	16.450	18.700	24.900	43.600	727	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	969	. . .	Bálat.-St.G.-Som.-Szobb
68.900	14.950	27.600	30.000	57.600	703	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	937	. . .	Békés-Csanáder Bahn
31.450	18.350	18.900	27.700	46.600	951	16.481	23.988	40.469	825	+ 13·3	1.268	1.100	Békéser Comitatsbahnen
218.800	49.350	87.600	99.000	186.600	1.413	85.090	72.220	157.310	1.191	+ 18·6	1.884	1.588	Biharer Vicinalbahn
55.000	45.950	27.500	46.100	73.600	1.150	32.961	31.716	64.677	1.010	+ 13·8	1.533	1.346	Budapest-Lájosmizse
109.500	26.350	65.800	53.100	118.900	894	65.012	50.509	115.521	868	+ 3·0	1.192	1.156	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1894	1893	Im Monate September 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. September 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.400	6.400	4.200	8.400	12.600	221	11.607	203	+ 8·8	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	6.000	1.000	3.000	2.000	5.000	96	4.491	85	+ 12·9	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	7.500	4.700	3.200	9.400	12.600	252	12.795	256	— 1·6	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	21.000	4.900	14.600	9.900	24.500	350	23.843	340	+ 2·9	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	13.400	6.600	6.700	13.300	20.000	169	15.342	130	+ 30·0	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	29.800	6.500	14.900	13.100	28.000	229	26.172	214	+ 7·0	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod	13	. . .	3.300	200	1.000	500	15.000	115	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	5.600	1.100	2.800	2.200	5.000	156	4.750	148	+ 5·4	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tomási-Miklosv.	12	. . .	1.300	950	400	1.000	1.400	117	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Kaposvár-Mecsolád Localbahn	26	. . .	600	1.200	300	2.300	2.600	100	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	56	40	10.800	3.400	5.400	5.100	10.500	188	6.003	150	+ 25·3	45	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.000	4.000	2.000	6.000	8.000	178	10.497	233	— 23·6	45	45
Körös-Belovár Localbahn	21	. . .	4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	190	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	4.700	1.300	1.900	1.700	3.600	157	4.284	186	— 15·6	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	5.600	4.300	2.800	6.600	9.400	106	9.938	111	— 4·5	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	5.500	2.600	3.300	3.200	6.500	197	5.600	169	+ 16·6	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	17.700	4.600	5.700	9.300	15.000	118	14.677	115	+ 2·6	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.600	800	800	1.000	1.800	113	2.000	125	— 9·6	16	16
Muránythal-Bahn	41	. . .	5.000	1.700	2.000	3.500	5.500	134	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	5.800	4.900	6.200	9.800	15.000	203	12.111	212	+ 24·1	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.000	4.500	1.000	5.900	6.900	383	7.580	421	— 9·0	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	6.000	4.000	3.000	6.000	9.000	257	13.624	389	— 33·5	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	550	2.700	150	2.850	3.000	167	2.263	125	+ 33·6	18	18
Slavonische Localbahn	49	. . .	6.000	4.000	3.000	8.000	11.000	224	. . . .	. . .	. . .	49	. . .
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	6.000	1.600	2.700	2.500	5.200	111	4.821	102	+ 8·0	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	17.000	3.900	7.600	6.900	14.500	274	13.201	249	+ 10·0	53	53
Száthmar-Nágybányaer L.-B.	60	60	11.100	3.400	6.700	6.800	13.500	225	13.284	221	+ 1·8	60	60
Szekler Bahn	39	39	6.000	2.500	3.000	3.500	6.500	167	5.446	139	+ 20·1	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásárhely	37	. . .	6.400	650	3.200	800	4.000	108	. . . .	. . .	. . .	37	. . .
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.500	6.900	5.900	11.100	17.000	154	14.130	132	+ 16·6	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	500	600	300	1.200	1.500	49	1.243	38	+ 28·9	32	32
Torontaler Localbahnen	182	109	31.800	12.800	16.400	25.600	42.000	231	46.340	425	— 45·6	155	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.600	2.600	1.600	3.400	5.000	156	6.290	196	— 20·4	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.500	11.200	3.100	12.400	15.500	310	14.599	291	+ 6·5	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.800	600	1.300	900	2.200	59	1.485	40	+ 47·5	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	50.000	25.000	25.000	50.000	75.000	253	72.957	245	+ 3·3	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	30.000	6.600	15.000	13.200	28.200	243	33.512	280	— 15·9	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	9	2.000	750	1.000	1.500	2.500	278	1.501	167	+ 66·5	9	2
Zsitvathalbahn	30	. . .	5.500	3.400	2.200	6.800	9.000	300	. . . .	. . .	. . .	3·5	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	118.729	174.513	76.170	296.004	372.174	969	402.144	1.047	— 7·5	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.511	43.758	2.416	48.802	51.218	758	51.403	760	— 0·2	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	62.152	36.572	19.965	57.285	77.250	654	87.982	745	— 12·2	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	151.260	187.748	187.612	551.824	739.436	1.052	772.844	1.099	— 4·5	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	54.532	65.600	34.630	96.350	130.980	403	140.800	433	— 7·0	325	325
Beliscé-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	697	8.841	250	10.529	10.779	281	10.089	263	+ 6·8	38·3	38·3
Borossebes-Menyházer Localb.	21	21	888	1.040	360	720	1.080	51	1.913	91	— 44·0	21	4
Barcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	7.947	17.239	6.896	34.133	41.029	334	33.437	272	+ 22·8	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	172.260	3.101	23.319	1.997	25.316	602	21.204	502	+ 19·5	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	47.334	3.512	5.123	759	5.882	735	6.187	773	— 4·9	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	. . .	6.019	1.961	5.098	3.505	8.603	192	. . . .	. . .	. . .	44·8	. . .
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.138	11.857	817	13.600	14.417	437	5.354	162	+ 169·7	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	9.162	864	2.463	1.523	3.986	239	9.613	565	— 58·6	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	13.558	970	3.085	1.012	4.097	151	2.688	99	+ 52·5	27	27
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.800	2.073	227	1.020	1.247	367	1.419	417	— 12·0	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	2.855	2.756	422	1.095	1.517	168	989	109	+ 54·0	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	4.043	1.412	1.341	2.101	3.442	334	3.066	306	+ 9·1	10	10
Löcsethalbahn	13	13	4.174	958	1.306	809	2.115	163	1.733	133	+ 22·5	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	5.596	11.769	1.501	15.944	17.495	287	13.840	228	+ 26·7	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	. . .	3.717	7.716	1.604	15.027	16.631	244	. . . .	. . .	. . .	68	. . .
Poprádthalbahn	15	15	7.530	4.451	2.013	3.406	5.419	361	5.363	358	+ 0·8	15	15
Szamosthalbahn	222	222	36.399	17.408	24.562	37.438	62.000	279	50.071	225	+ 24·0	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	. . .	2.001	1.546	441	775	1.216	101	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	28	3.600	5	1.050	1.055	182	1.721	297	— 38·7	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	. . .	7.520	5.476	2.401	10.213	12.614	293	. . . .	. . .	. . .	18	. . .
Summe	12.909	12.279	4,357.980	2,454.591	2,966.777	7,258.421	10,225.198	792	9,939.194	809	— 2·1	12.767	12.255

Vom 1. Jänner bis Ende September 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September: 1894: für Personen und Gepäck	1894: für Güter	1894: im Ganzen	1894: per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	1893: für Güter	1893: im Ganzen	1893: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate: 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
79.200	111.400	39.600	52.700	92.300	1.619	38.440	41.076	79.516	1.395	+ 16·1	2.158	1.860	Debreczin-Hajdu-Nánás
46.000	8.750	23.000	17.500	40.500	779	25.526	12.479	38.005	731	+ 6·0	1.038	974	Felek-Fogaras
67.000	38.850	28.050	77.550	105.600	2.112	24.102	79.343	103.445	2.069	— 14·4	2.816	2.758	Gran—Almás-Füzitö
161.800	47.350	112.400	95.000	207.400	2.963	113.183	79.316	192.499	2.750	+ 7·7	3.951	3.666	G. Kikinda-G. Becskerek
128.800	44.650	64.400	89.500	153.900	1.304	65.663	65.480	131.143	1.111	+ 17·4	1.739	1.481	Grosswardein-B.-Vaskoh
220.000	71.300	107.100	142.900	250.000	2.049	111.034	106.227	217.261	1.780	+ 15·1	2.732	2.323	Háromszéker Localb.
3.300	200	1.000	500	1.500	1.500	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.000	. . .	Hermannst.-N.Disznod
44.200	8.400	22.100	16.850	38.950	1.217	23.671	11.790	35.461	1.108	+ 9·8	1.623	1.477	Hermannst.-Rothenthp.
9.500	6.075	3.650	7.750	11.400	950	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.267	. . .	Hidegkut-Gyönk-Tomási
1.000	1.300	500	2.450	2.950	893	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.311	. . .	Kaposvár-Mecsolad
66.500	21.450	33.250	32.250	65.500	1.455	26.444	16.620	43.064	1.076	+ 35·2	1.940	1.435	Kaschau-Torna
33.800	27.250	16.900	40.900	57.800	1.284	17.743	38.248	55.991	1.244	+ 3·2	1.712	1.658	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	1.333	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.778	. . .	Körös-Belovar Lb.
31.500	12.150	12.650	15.600	28.250	1.228	10.194	16.996	27.190	1.182	+ 3·9	1.637	1.576	Kun-St. Márton-Szentes
38.600	28.600	19.300	43.200	62.500	702	20.410	32.529	52.939	583	+ 20·4	936	777	Máros-Ludás—Bistritz
43.900	21.000	26.400	25.500	51.900	1.573	28.138	25.564	53.702	1.627	— 3·3	2.097	2.169	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
108.100	37.300	46.700	74.900	121.600	957	39.702	63.729	103.431	814	+ 17·5	1.276	1.085	Matraer Vicinalbahnen
23.700	5.100	7.050	6.550	13.600	850	5.594	6.068	11.662	729	+ 16·6	1.133	972	Mezötur-Turkever E.
45.500	20.950	12.200	42.000	54 200	1.322	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.763	. . .	Muránythalbahn
61.500	38.550	36.800	76.700	113.500	1.991	28.657	53.152	81.809	1.435	+ 38·7	2.655	1.913	Nyiregyháza-M.-Szalka
35.000	31.950	8.550	51.550	60.100	3.339	9.451	41.306	50.757	2.891	+ 15·6	4.452	3.855	Petroszény-Lupény
38.600	211.350	19.300	36.600	55.900	1.597	26.676	47.527	74.203	1.120	— 24·7	2.139	2.826	P. Tenyö-K. Szt. Marton
4.550	16.650	1.300	18.800	20.100	1.117	1.207	16.983	18.190	1.010	+ 10·6	1.489	1.346	Ruma-Vrdnik
50.300	20.150	27.300	40.500	67.800	1.384	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.845	. . .	Slavonische Localbahn
49.000	10.950	22.200	16.600	38.800	826	20.042	16.976	37.018	787	+ 5·0	1.101	1.049	Somogy-Szobb-Barcs
110.300	32.450	52.600	64.100	116.700	2.202	50.285	50.322	100.607	1.898	+ 16·0	2.936	2.530	Steinamanger-Pinkafeld
87.500	36.650	52.600	77.900	130.500	2.175	37.793	90.133	127.926	2.132	+ 2·0	2.900	2.842	Száthmar-Nagybánya
48.000	19.200	24.000	26.900	50.900	1.305	21.423	19.986	41.409	1.061	+ 23·0	1.740	1.414	Székler Bahn
63.400	4.200	31.800	5.300	37.100	1.003	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.337	. . .	Szentes-H.M.-Vasárhely
44.600	52.400	54.100	83.900	138.000	1.290	44.529	67.740	112.269	1.049	+ 13·4	1.720	1.398	Szilágyságer Eisenb.
5.150	9.250	3.150	18.550	21.700	678	3.070	16.518	19.588	612	+ 10·8	904	816	Taracztbal-Bahn
211.600	102.000	101.900	204.900	306.800	1.979	73.143	210.984	284.127	2.606	— 24·1	2.639	3.475	Torontaler Localb.
24.400	17.700	14.800	23.900	38.700	1.209	14.494	19.153	33.647	1.051	+ 15·0	1.612	1.401	Ujszász-Jászapáther E.
20.350	94.300	24.100	104.500	128.600	2.572	27.520	71.865	99.385	1.987	+ 29·4	3.429	2.649	Vinkovce-Brcska
19.600	4.200	8.750	5.150	13.900	376	6.887	4.340	11.227	303	+ 24·1	501	404	Warasdin-Golubovec
399.300	156.400	184.000	312.000	496.000	1.670	181.358	245.193	426.551	1.436	+ 16·2	2.227	1.915	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
264.400	56.850	122.750	113.750	236.500	2.039	122.791	134.752	257.543	2.220	— 8·1	2.719	2.960	Zagorianer Bahn
18.650	13.400	8.650	26.250	34.900	3.878	2.092	845	2.937	1.408	+164·1	5.171	1.959	Zsebely-Csákovárer Lb.
5.500	3.400	2.200	6 800	9.000	2.571	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.428	. . .	Zsitvathalbahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
912.236	1,579 636	559.838	2,553.352	3,113.190	8.107	557.529	2,447.890	3,005.369	7.827	+ 3·5	10.809	10.435	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
44.407	344.948	21.350	411.312	432.662	6.400	21.293	356.016	377.309	5.582	+ 14·6	8.533	7.444	Mohács-Fünfkirchner B.
339.264	334.620	138.506	475.926	614.432	5.207	138.646	486.663	625.309	5.299	— 1·7	6.942	7.065	Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
1,484.429	1,660.142	1,358.642	4,370.545	5,729.187	8.150	1,286.016	4,536.410	5,822.426	8.282	— 1·6	10.867	11.043	Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen:
427.056	412.452	265.080	635.830	900.910	2.772	273.830	636.290	910.120	2.800	— 1·0	3.696	3.733	Arader u. Csánader E.
6.612	77.044	2.300	85.360	87.660	2.288	2.241	83.620	85.861	2.241	+ 2·0	3.051	2.989	Belisče-Kapelna(Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
8.414	18.406	3.479	13.912	17.371	828	1.110	1.801	2.911	728	+ 13·7	1.104	971	Borossebes-Menybáza
58.067	127.501	53.711	236.822	290.563	2.362	56.019	244.227	300.246	2.441	— 3·2	3.149	3.255	Bárcs-Pakracer E.
1,471.083	18.785	190.744	12.691	203.435	4.843	154.464	10.433	164.897	3.907	+ 23·4	6.458	4.689	Budapester Localb.
376.666	24.010	43.330	5.342	48.672	6.084	37.096	10.552	47.648	5.956	+ 2·1	8.132	7.963	Budapest-Szt. Lörincz
44.806	22.058	34.713	49.340	84.053	1.876	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.501	. . .	Eperies-Bártfeld
24.881	111.433	7.081	114.524	121.605	3.685	6.010	115.606	121.616	3.685	0	4.913	4.913	Gölnitzthal-Bahn
68.619	7.375	18.049	12.089	30.138	1.773	21.786	13.325	35.111	2.065	— 14·1	2.364	2.753	Güns-Steinamager
70.004	4.092	17.543	4.127	21.670	802	15.550	3.667	19.217	712	+ 12·4	1.070	948	Haraszti-Ráczkeve
15.123	9.002	1.935	4.938	6.873	2.022	1.716	5.540	7.256	2.134	— 5·2	2.696	2.845	Holics-Gödinger Lb.
22.996	23.599	4.145	8.566	12.711	1.412	4.186	5.362	9.548	1.061	+ 30·0	1.883	1.415	Kesmárk-Szepés-Bela
32.384	12.678	11.012	15.076	26.088	2.608	10.307	16.128	26.475	2.646	— 1·4	3.476	2.528	Keszthély-B. Szt.György
33,080	8.542	10.419	7.037	17.456	1.343	10.029	5.167	15.196	1.169	+ 14·8	1.790	1.558	Löcsethalbahn
67.262	101.141	14.884	147.967	162.851	2.687	12.850	129.805	142.655	2.354	+ 14·1	3.584	3.004	Marmaroser Salzb. A.-G.
31.771	60.065	13.112	112.565	125.677	1.848	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.464	. . .	Nagy-Károly-Somkuti
63.833	40.230	17.731	29.476	47.207	3.147	14.615	26.790	41.405	2.760	+ 14·0	4.196	3.680	Poprádthalbahn
257.111	114.079	184.537	260.330	444.867	2.004	169.862	231.872	401.734	1.855	+ 8·0	2.672	2.467	Számosthalbahn
16.610	11.410	3.681	6.572	10.253	854	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.139	. . .	Szépes-Béla-Podolin
196	32.740	36	10.100	10.136	1.747	107	8.988	9.095	1.568	+ 11·4	2.328	2.088	Terret-Kowacsna
31.711	28.013	9.434	39.615	49.049	2.725	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4.087	. . .	Ungthalbahn
33,769.771	19,113.376	20,625.622	57,639.611	78,265.233	6.130	18,813.868	54,362.230	73,176.098	5.971	+ 2·6	8.173	7.961	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1894	1893	Im Monate September 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. September 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen .	16.172	15.813	10,933.383	7,155.803	6,528.593	15,657.765	22,186.358	1.372	21,617.300	1.367	+ 0·4	16.063	15.778
Summe der ungar. Eisenbahnen .	12,909	12.279	4,357.980	2,454.591	2,966.777	7,258.421	10,225.198	792	9,939.194	809	— 2·1	12.767	12.255
Hauptsumme	29.081	28.092	15,291.363	9,610.394	9,495.370	22,916.186	32,411.556	1.115	31,556.494	1.123	— 0·7	28.830	28.033
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·35	6·35	5.123	47	4.531	105	4.636	730	5.540	872	— 16·2	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg . . .	5·318	5·318	5.281	12	6.687	297	6.984	1.313	8.256	1.552	— 15·4	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi) .	5·5	5·5	20.477	487	7.276	503	7.779	1.440	7.473	1.358	+ 6·0	. . .	. . .
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft) . .	5·7	5·7	4.215	3	12.081	18	12.099	2.123	12.041	2.112	+ 0·5	. . .	. . .
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin .	105	105	12.008	6.908	5.706	16.687	22.393	213	15.559	148	+ 43·9	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	32.904	30.479	38.723	94.342	133.065	494	113.533	422	+ 17·0	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla (S. Han), Lašva-Travnik . . . . . ., Metkovic-Sarajevo	275	245	58.579	24.472	19.966	38.590	58.556	213	50.806	207	+ 2·8	275	245

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro September 1894, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 16.277 t — 44.591·49 fl.
„ „ Ergänzungsnetz + 10.494 t + 18.659·16 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . — 7.129 t — 19.528·16 „

Beim garantirten Netz und bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist der Einnahmenausfall hauptsächlich dem schwächeren Kohlenverkehre zuzuschreiben.

Beim Ergänzungsnetz wirkte der lebhaftere Elbeumschlagsverkehr günstig ein.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1894 ist bis zum Monate Juni vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die Transport-Einnahmen des Gesammtnetzes haben im Monate September a. c. gegen die gleiche Periode des Vorjahres eine Verminderung um fl. 173.876 erfahren, wovon auf den Personenverkehr fl. 36.925 und auf den Güterverkehr fl. 136.951 enfallen.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen haben sich in den Einnahmen gebessert Liesing-Kaltenleutgeben um fl. 266 und Spielfeld-Radkersburg um fl. 1954.

Dagegen weist die elektrische Bahn Mödling-Brühl eine Einnahmenverminderung von fl. 372 nach.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften haben sich in der erwähnten Periode in den Einnahmen gebessert:

die Leoben-Vordernberger Bahn um . . fl. 4.822
„ Localbahn Radkersburg-Luttenberg um . . . . „ 265
„ Localbahn Cilli-Wöllan um . . . . . „ 2.281
und die Bárcs-Pakraczer Bahn um . . „ 7.592

Einnahmenausfälle haben dagegen erfahren:

die Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn . . . . fl. 185
„ Graz-Köflacher Bahn . . . . . . „ 13.050
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger . „ 5.627

Die Mehreinnahmen bei der Leoben-Vordernberger Bahn, der Localbahn Cilli-Wöllan und der Bárcs-Pakraczer Bahn betreffen vorwiegend den Güterverkehr.

Das Gleiche gilt auch rücksichtlich der Mindereinnahme der Graz-Köflacher Bahn.

Das Minus bei der Vicinalbahn Güns-Steinamanger erklärt sich dadurch, dass in den September 1893 die grossen Truppentransporte anlässlich der Manöver in Ungarn fielen.

Die Einnahmen des Jahres 1894 enthalten die definitiven Ergebnisse der Periode Jänner bis incl. Juni.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat September l. J. resultirt gegenüber der gleichen Periode 1893 aus dem Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2726 und aus dem Güterverkehre von fl. 874.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis Ende September 1894 wurde gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 34.508 erzielt; hievon entfallen auf den Personenverkehr fl. 16.988 und auf den Frachtenverkehr fl. 17.520.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,*) womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen getroffen werden.

(Fortsetzung.)

An die in Artikel V angeführten, bei der Concessionirung von Localbahnen zu gewährenden Begünstigungen schliessen sich in den Artikeln VI und VII mehrfache neue Befreiungen an, welche die leichtere und billigere Geldbeschaffung für Localbahnen und sonstige Eisenbahninvestitionen, sowie die thunlichste Förderung der Localbahnaction in den Königreichen und Ländern bezwecken.

*) Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128, Seite 2127.

Vom 1. Jänner bis Ende September 1894 wurden befördort: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1894 (Gulden)	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Recapitulation.
79,175.597	59,033.516	44,640.303	130,157.402	174,797.705	10.882	42,017.511	124,182.314	166,199.855	10.535	+ 3·3	14.509	14.047	Sa. d. österr. Eisenb.
33,769.771	19,113.376	20,625.622	57,639.611	78,265.233	6.130	18,813.868	54,362.230	73,176.098	5.971	+ 2·6	8.173	7.961	Sa. d. ungar. Eisenb.
112,945.368	78,146.892	65,265.925	187,797.013	253,062.938	8.778	60,831.379	178,544.574	239,375.953	8.539	+ 2·8	11.704	11.385	Hauptsumme
Zahnradbahnen.													
34.204	491	32.161	1.164	33.325	. . .	33.409	1.219	34.628	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
35.282	90	45.887	1.521	47.408	. . .	53.460	1.875	55.335	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergb. in Salzburg
137.327	860	57.965	940	57.965	. . .	57.853	130	57.983	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
23.483	45	56 170	180	56.350	. . .	39.519	139	39.659	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
. . . . .	. . . . .	43.870	117.954	161.824	1.541	37.383	106.433	143 816	1.370	+ 12·5	2.055	1.826	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
. . . . .	. . . . .	242.072	690.791	932.863	3.467	212.443	622.113	834.556	3.102	+ 11·7	4.922	4.139	K. u. k. Bosna-Bahn
451.901	188.568	138.491	347.880	486.371	1.772	106.606	249.016	355.622	1.451	+ 22·0	2.362	1.934	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S. Han) Lašva-Travnik Metković-Serajevo

Im Artikel VI insbesondere wird für die Ausgabe und eventuelle bücherliche Sicherstellung von Landeseisenbahnanlehen, unbeschadet der ihnen etwa schon nach Artikel IV und V zukommenden Begünstigungen, die Stempel- und Gebührenbefreiung zugestanden, und sollen die Zinsen solcher Anlehen bis zu der innerhalb 75 Jahren durchzuführenden Tilgung der letzteren von der Einkommensteuer, sowie von jeder an Stelle der letzteren etwa einzuführenden neuen Steuer, dann von der Entrichtung der Couponstempelgebühren freigelassen werden.

Diese Bestimmung entspringt dem schon bei verschiedenen Anlässen zum Ausdrucke gebrachten Bestreben der Regierung, künftighin bei Förderung des Localbahnwesens das Schwergewicht der Action in die finanzielle Mitwirkung der Königreiche und Länder zu verlegen, von deren Vertretungen und Organen füglich eine genaue Kenntniss der obwaltenden besonderen Verhältnisse, eine richtige Beurtheilung der Bedeutung der einzelnen Bahnprojecte für die Landesinteressen und eine intensivere Fühlung mit den unmittelbaren Interessentenkreisen gewärtigt werden kann, und die demnach vorzugsweise berufen erscheinen, die Finanzirung der im Landesinteresse wichtigen Localbahnprojecte aus Landesmitteln, bezw. auf Grund einer Landesgarantie zu ermöglichen oder zu erleichtern.

Eine solche nach der Ueberzeugung der Regierung unerlässliche intensivere Betheiligung der Königreiche und Länder an der Capitalbeschaffung für Localbahnen bedingt aber vor Allem die möglichste Erleichterung und Begünstigung der zu den bezeichneten Zwecken erforderlichen finanziellen Transactionen der Länder, insbesondere der von den letzteren für Localbahnzwecke aufzunehmenden Anlehen.

Nachdem solche Landeseisenbahnanlehen der in den Artikeln IV und V angegebenen Stempel-, Gebühren- und Steuerbefreiungen nur insoferne und insoweit theilhaftig würden, als die Königreiche und Länder selbst als Concessionäre von Localbahnen auftreten und sonach die concessionsmässig zu gewährenden Begünstigungen selbst unmittelbar in Anspruch nehmen können, so erscheint die im Artikel VI enthaltene allgemeine Bestimmung schon zu dem Ende nothwendig, um auch für jene zahlreichen Fälle entsprechende Vorsorge zu treffen, in welchen die Länder in anderer Weise als durch Erwerbung der Concession sich an der Finanzirung von Localbahnunternehmungen betheiligen.

Die allgemeine Normirung der in diesem Gesetzartikel vorgesehenen Befreiungen für Landeseisenbahnanlehen überhaupt empfiehlt sich ferner im Interesse der dringend erwünschten Vereinfachung und Beschleunigung der legislativen Behandlung auch aus dem Grunde, weil mit Bestimmtheit vorauszusehen ist, dass die Landesvertretungen das Eingehen auf die von der Regierung gewünschte Localbahnaction von der Gewährung der in Frage stehenden Befreiungen abhängig machen werden, die Regierung aber, sobald einmal die Begebung der fraglichen Landesanlehen zu der ausdrücklich vorbehaltenen staatlichen Genehmigung geeignet erscheint, aus naheliegenden Billigkeits- und Opportunitätsrücksichten solchen sachlich vollkommen berechtigten Befreiungen gegenüber weder im Allgemeinen einen ablehnenden Standpunkt einnehmen, noch im Besonderen eine verschiedenartige Behandlung der einzelnen Landeseisenbahnanlehen in Aussicht nehmen kann.

Artikel VII behandelt als eine weitere im Interesse der leichteren und billigeren Sicherstellung von Localbahnen äusserst wichtige Gruppe von finanziellen Transactionen die von den Landesbanken und anderen hiezu befugten Creditinstituten mit staatlicher Genehmigung und unter besonderer staatlicher Aufsicht zum Zwecke der Geldbeschaffung für neue Localbahnen, dann für Investitionen auf Localbahnen und Staatsbahnen auszugebenden Schuldverschreibungen.

Anlangend die Eisenbahn-Obligationen der Landes-

banken, d. i. der von Landesorganen verwalteten und mit der Garantie eines Landes ausgestatteten Anstalten, ist zu bemerken, dass auf diese Anlehensemissionen die im Vorstehenden bezüglich der Landeseisenbahnanlehen angedeuteten Gesichtspunkte insoferne volle Anwendung finden, als diese Anlehen, wie das Beispiel der zu Eisenbahnzwecken ausgegebenen Meliorationsscheine der Landesbank des Königreiches Böhmen, der Eisenbahnobligationen der galizischen Landesbank, der Obligationen der in Vorbereitung stehenden mährischen Landesculturbank und andere Fälle darthun, im Wesentlichen nur eine andere Form darstellen, in welcher der Credit und die Garantie der einzelnen Länder zum Zwecke der Finanzirung oder Subventionirung von Localbahnen sich bethätigt.

Die weiters in Artikel VII behandelten Eisenbahnschuldverschreibungen, welche von anderen hiezu befugten Creditinstituten zu den bezeichneten Zwecken ausgegeben werden sollen, sind nach der übereinstimmenden Anschauung der Regierung und der betheiligten Fachkreise (vergl. insbesondere das Gutachten des Vereines für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens, betreffend die Errichtung von sogenannten Eisenbahnrentenbanken) berufen, eine fühlbare Lücke auf dem Gebiete der Finanzirung von Localbahnen in erspriesslicher Weise auszufüllen.

Die Erfahrung hat nämlich in wiederholten Fällen gezeigt, dass kleinere Emissionen von Localbahntitres selbst dann, wenn dieselben vermöge der ausgesprochenen Rentabilität des als Grundlage dienenden Localbahnunternehmens alle Voraussetzungen für eine rentable und sichere Capitalsanlage geboten haben, entweder gar nicht oder nur mit grossen Schwierigkeiten, mindestens aber mit unverhältnissmässig hohen, sachlich nicht gerechtfertigten Coursverlusten begeben werden konnten, und haben sich ähnliche Erschwernisse einer günstigen Begebung sogar bei der Emission von Prioritätsobligationen vom Staate garantirter Localbahnen ergeben.

Der Grund für diese ebenso auffallende als bedauerliche Erscheinung wird von den competenten Fachkreisen darin gefunden, dass, abgesehen von den verhältnissmässig hohen Emissionskosten solcher kleinerer Anlehen, die näheren Interessenten in den meisten Fällen nicht in der Lage und leider mitunter auch nicht gewillt sind, die betreffenden Anlehensobligationen selbst zu übernehmen, die weiteren Kreise des anlagesuchenden Publicums, insbesondere im Auslande, aber theils wegen der ungenügenden Vertrautheit mit den besonderen Verhältnissen der betreffenden Bahnunternehmungen, theils wegen der erfahrungsgemäss äusserst geringen Marktgängigkeit solcher kleineren Prioritätsemissionen für die Abnahme dieser Titres in der Regel wenig in Betracht kommen.

Eine wirksame Abhilfe gegen die vorangedeuteten Schwierigkeiten kann füglich nur darin gefunden werden, dass leistungsfähige und vertrauenswürdige Finanzinstitute in die Lage versetzt werden, solche beim anlagesuchenden Publicum theils gar nicht, theils nur unter ungünstigen Bedingungen verwerthbare Localbahntitres selbst zu erwerben, aber nicht direct auf den Markt zu bringen, sondern im eigenen Portefeuille zu behalten und auf Grund dieses an und für sich sicheren und rentablen Effectenbesitzes andere den Wünschen und Bedürfnissen des grossen Publicums in allen Beziehungen entsprechende, insbesondere ausreichend sichergestellte, daher auch stets marktgängige Obligationen grösserer einheitlicher Anlehen in Verkehr zu setzen. Die Ausgabe solcher entsprechend fundirter Eisenbahnschuldverschreibungen liegt ferner auch insoferne im Bedürfnisse und im Interesse der Localbahnunternehmungen, als die betreffenden Finanzinstitute hiedurch in die Lage versetzt werden, die mehrfachen Creditgeschäfte, welche sich bei der Finanzirung von Localbahnen und der Geldbeschaffung für nachträgliche Investitionen ergeben, wie die Escomptirung von in Annuitäten zahlbaren Subventionen des Staates, der Länder, autonomer Körperschaften und von Privatinteressenten unter den denkbar günstigsten Bedingungen und mit den mindesten Geldbeschaffungskosten und Zinsverlusten zu besorgen und insbesondere die vorgedachten ratenweisen Leistungen oder Annuitäten zu Gunsten der betreffenden Bahnunternehmungen in einmalige Capitalszahlungen zu verwandeln, welche Function, wie bisher, auch künftighin nur zum Theil und nur unter ganz besonderen, nicht immer zutreffenden Voraussetzungen von den Landesbanken besorgt werden kann.

Hiedurch werden aber andererseits jene Factoren, welche je nach Beschaffenheit des Falles zu Beitragsleistungen für Localbahnen heranzuziehen sind, wie der Staat, die Länder, die autonomen Körperschaften, die Privatinteressenten, in die Lage versetzt, den Capitalswerth ihrer Subventionen ohne finanzielle Opfer in langjährige Annuitäten aufzulösen, welche Modalität in vielen Fällen eine entsprechende Erhöhung der sonst zu gewärtigenden einmaligen Beitragsleistungen ohne allzustarke Inanspruchnahme der vorhandenen Mittel, wie auch gewissermassen die theilweise Escomptirung der aus der Bahnanlage für die Interessenten zu gewärtigenden Vortheile ermöglichen wird, für den Staat insbesondere aber neben den finanziellen auch augenscheinlich sehr erhebliche budgetäre Vortheile mit sich bringen wird.

Diese Vortheile für den Staat kommen derzeit umsomehr in Betracht, als nach der Intention des Gesetzes (vergl. die Bestimmungen der Artikel IX und X) staatliche Beitragsleistungen zum Zwecke der Sicherstellung neuer Localbahnen und für die aus diesem Anlasse nothwendigen Investitionen auf den Staatsbahnen weit häufiger und in weit grösserem Umfange eintreten dürften, als bisher.

Jene Länder endlich, welche nicht geneigt oder nicht in der Lage sind, zu Localbahnzwecken selbstständige Landeseisenbahnanlehen aufzunehmen oder für diese Zwecke über eigene Landesbanken zu verfügen, werden sich eventuell der im Vorstehenden angedeuteten Finanzirungsmodalität nahezu mit demselben Vortheile bedienen können, wie ihn die in wirthschaftlich vorgeschrittenen Ländern übliche Form directer Landesanlehen oder der Vermittlung der Landesbanken zu bieten vermag.

Die hervorragende Wichtigkeit der eben erörterten Finanzirungsmodalität in Absicht auf die möglichste billige und solide Geldbeschaffung für Localbahnen und Investitionszwecke hat die Regierung bestimmt, die Ausgabe der in Frage stehenden fundirten Eisenbahnschuldverschreibungen an die weitestgehenden Cautelen in Bezug auf die möglichste Sicherheit der bezüglichen Schuldtitel und die thunlichste Hintanhaltung unberechtigter Speculationsbestrebungen zu knüpfen.

In diesem Sinne und mit Rücksicht auf die unverkennbare Analogie der fraglichen Schuldverschreibungen mit den durch durch Hypothekarforderungen gedeckten Pfandbriefen sollen nämlich nicht nur im Allgemeinen die Bestimmungen des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 48, betreffend die Wahrung der Rechte der Besitzer von Pfandbriefen, auch auf die vorbezeichneten Schuldverschreibungen sinngemässe Anwendung finden,

sondern es wurden im Artikel VII, ZZ. 1 bis 4, auch im Einzelnen die formellen Erfordernisse für die ausreichende Fundirung dieser Schuldtitel genau specificirt, und soll überdies durch die weiteren Vorbehalte der staatlichen Genehmigung und besonderen Aufsicht bezüglich der Ausgabe und durch die Anordnung, dass die Modalitäten der Fundirung von der Staatsverwaltung unter Bedachtnahme auf die ausreichende Sicherheit festzusetzen sind, die vollste materielle Sicherheit der mehrgedachten Schuldverschreibungen angestrebt werden.

Für diese Schuldverschreibungen kann dagegen von der Regierung im Interesse der bestmöglichen Begebung derselben in sinngemässer Anwendung der Bestimmungen im Artikel III des Gesetzes vom 10. Juli 1865, R.-G.-Bl. Nr. 55, die Gebührenbefreiung zugestanden werden.

Die letztbezogene Gesetzesbestimmung normirt nämlich die Gebührenbefreiung der von Bodencreditinstituten ausgegebenen Pfandbriefe und deren Coupons in dem Masse, als diese Schuldurkunden durch die statutenmässig erworbenen Hypothekarforderungen gedeckt sind.

Die Tendenz dieser Bestimmung geht dahin, den besonderen Verhältnissen dieser Creditgeschäfte, wonach die ausgegebenen Pfandbriefe durch Hypothekarforderungen gedeckt sein müssen, hiebei also Pfandbriefe und zugleich Schuldurkunden zur Ausstellung gelangen, dadurch Rechnung zu tragen, dass einer zweimaligen Entrichtung der Scalagebühr (für die Schuldscheine und für die Pfandbriefe) durch Freilassung der durch Schuldurkunden gedeckten Pfandbriefe von der Gebühr vorgebeugt werde.

Nachdem die Verhältnisse bei den im Artikel VII angeführten Eisenbahnschuldverschreibungen ganz analoge sind, erscheint es nur entsprechend, den fundirten Eisenbahnschuldtiteln dieselben Gebührenbegünstigungen einzuräumen, welche gesetzlich den fundirten Pfandbriefen der Bodencreditinstitute zukommen.

Durch die im vorletzten Absatze des Artikels VII enthaltene Verweisung auf das im § 23 des Einkommensteuerpatentes vom 29. October 1849, R.-G.-Bl. Nr. 439, den Schuldnern eingeräumte Abzugsrecht soll klargestellt werden, dass die Zinsen dieser Schuldverschreibungen der Fassionspflicht zur Einkommensteuer III. Classe und demnach, wenn das emittirende Finanzinstitut, was demselben freisteht, von diesem Abzugsrecht keinen Gebrauch macht, auch der Einkommensteuerentrichtung nicht unterliegen, was mit Rücksicht auf die bei vom Staate garantirten Eisenbahnprioritätsobligationen gemachten Erfahrungen wohl als eine unerlässliche Voraussetzung für die Erzielung eines angemessenen Begebungscourses für die fraglichen Titres anzusehen ist.

(Fortsetzung folgt).

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Eine Partei, welche das staatliche Aufsichtsrecht der politischen Behörde angerufen und die Vornahme einer commissionellen Amtshandlung ausdrücklich begehrt hat, ist gehalten, die Commissionskosten vorbehaltlos zu tragen, wenn behördlich weder eine Gesetzesverletzung noch ein Verschulden der Gegenpartei constatirt wird.

In einem gegebenen Falle war eine Partei, welche in Angelegenheit der Verbauung und theilweisen Verlegung eines Fussweges die politischen Behörden um Intervention und Anordnung einer Localcommission gebeten hatte, unter Abweisung ihres Begehrens in merito auch in die Zahlung der Commissionskosten verurtheilt worden.

Der Verwaltungs-Gerichtshof, bei welchem gegen die bezügliche Entscheidung des Ministeriums des Innern Beschwerde geführt wurde, vermochte in dem Ausspruche des Ministeriums die von der Beschwerdeführerin vermeinte Gesetzwidrigkeit nicht zu erblicken und wies die Beschwerde als unbegründet mit der Motivirung ab, dass bei dem Umstande, als nach Ausweis der Administrativacten die beschwerdeführende Partei in ihrem Interesse das staatliche Aufsichtsrecht der politischen Behörden angerufen und hiebei zugleich die commissionelle Amtshandlung ausdrücklich begehrt, das Administrativerkenntniss aber weder die Verletzung eines öffentlichen Interesse, welches durch die vorgenommene Erhebung hätte gewahrt werden müssen, noch ein Verschulden der Gegenpartei constatirt hat, der in der Ministerial-Verordnung vom 3. Juli 1854, R.-G.-Bl. Nr. 169, in Aussicht genommene Ausnahmsfall, in welchem der einschreitenden Partei gegen die Gegenpartei oder einen Dritten das Regressrecht eingeräumt wird, nicht gegeben erscheint und die angefochtene Entscheidung daher vollauf berechtigt war, die aufgelaufenen Commissionskosten der Beschwerdeführerin vorbehaltlos zur Last zu legen sind.

[Erkenntniss vom 31. Mai 1893, Z. 1943; conform Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 585.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Amstetten—Innsbruck: Geleiseumgestaltung und Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Innsbruck hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Geleiseumgestaltung und Herstellung einer schmalspurigen Kohlenschleppbahn im Salinenwerke Hall i/T. für den 15. November anberaumt. [G.-I.-Z. 20.737.]

— (Linie Krakau—Podwołoczyska: Errichtung eines Aufnahmsgebäudes: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung eines neuen Aufnahmsgebäudes sammt den zugehörigen Nebengebäuden in der Station Biadoliny für den 16. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 20.726.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Bauliche Veränderungen der Station Königgrätz.) Die Vergrösserung der Verladerampe unter Herstellung zweier neuer Verladeplätze, dann die Verlegung und Verlängerung von zwei Stockgeleisen, ferner die Verlegung des Kasernengebäudes und Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazines, weiters die Aufstellung eines Nebengebäudes beim neuen Kasernengebäude, Auflassung der Brückenwaage und Umgestaltung des Waaghäuschens zu einem Nebengebäude wurde genehmigt. [24. October, Z. 55.975.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Errichtung einer Haltestelle in Karolinenthal.) Auf Grund des Ergebnisses der am 2. Juni durchgeführten Stationscommission wurde das generelle Project für die eventuell zu errichtende Personen-Haltestelle in km 32·9 der Strecke Prag—Lissa für die Stadtgemeinde Karolinenthal gutgeheissen. [23. October, Z. 44.129.]

— (Erweiterung der Verladeanlagen in Chwala-Počernitz.) In der Station Chwala—Počernitz werden die Verladeanlagen erweitert. [31. October, Z. 59.154.]

Bukowinaer Localbahnen. (Errichtung einer Station.) Das von der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen vorgelegte Project einer in km 34·0/5 der Linie Hatna—Kimpolung anzulegenden und vorläufig nur für den Holztransport zu benützenden, später aber auch für den öffentlichen Verkehr bestimmten Station Pattinoasa wurde genehmigt und an die k. k. Landesregierung in Czernowitz zur Amtshandlung übersendet. [16. October, H.-M.-Z. 41.320.]

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Einschaltung eines Durchlasses: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Strakonitz hat, betreffs des Projectes der Localbahn Strakonitz-Winterberg für die Einschaltung eines Durchlasses und Anlage eines Grabens in km 2·6/7, die Localcommission auf den 17. November anberaumt.

[8. November, G.-I.-Z. 20.530.]

Localbahn Mori-Arco-Riva. (Stockgeleiseverlängerung: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Riva hat, betreffend Ertheilung des Bau- und Benützungsconsenses für die Stockgeleiseverlängerung am Bahnhofe Riva der Localbahn Mori-Arco-Riva, die Localcommission auf den 16. November anberaumt.

[8. November, G.-I.-Z. 20.696.]

— (Bauherstellungen in Riva.) Das von der Localbahn vorgelegte Project für einen Wasserversitzschacht für das Spülwasser in Riva wurde genehmigt.

[29. October, H.-H.-Z. 59.025.]

Projectirte Localbahn Bielitz-Ober-, recte Nieder-Ohlisch. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das im Allgemeinen anstandslose Ergebniss der am 18. September durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten schmalspurigen Localbahn mit elektrischem Betriebe von Bielitz nach Ober-, recte Nieder-Ohlisch hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn in Gemässheit der Commissionsanträge genehmigt. Bezüglich der Benützung des der Kaiser Ferdinands-Norbahn gehörigen Grundes vor dem Aufnahmsgebäude der Station Bielitz ist mit der genannten Bahngesellschaft das Einvernehmen zu pflegen, und betreffs der Modalitäten der Strassenbenützung durch die Localbahn sind die nöthigen Vereinbarungen mit der Stadtgemeinde und dem Bezirksstrassen-Ausschuss von Bielitz zu treffen.

[31. October, H.-M.-Z. 53.749.]

Krakauer Tramway-Gesellschaft. (Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 5. October vorgenommenen politischen Begehung für die projectirten Verlängerungen der bestehenden Ausweichen der Krakauer Tramway wurde der Bauconsens Seitens der k. k. Statthalterei in Lemberg ertheilt. [27. October, H.-M.-Z. 57.344.]

Schiffahrt.

Nürnberg. (Güterverkehr auf dem Ludwig-Donau-Main-Canale im Hafen Nürnberg im Jahre 1893.) Laut dem Jahresberichte der Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken für das Jahr 1893 gestaltete sich im Berichtsjahre der Güterverkehr auf dem Ludwig-Donau-Main-Canale im Hafen Nürnberg folgendermassen:

Zu Berg (Richtung nach der Donau) sind auf Schiffen durchgegangen 454·45 t, darunter 371·65 t Gemüse und Pflanzen, 10·55 t Zucker, 14·25 t Petroleum, 22·15 t Theer, Pech, 9·5 t Branntwein; angekommen sind 450·4 t, darunter 53·6 t Farbholz (Farbwaaren), 39·7 t Roheisen und Brucheisen, 23·7 t verarbeitetes Eisen, 10 t Hafer, 20·65 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 24·85 t Branntwein, 62·75 t Zucker, 64·05 t fette Oele und Fette, 55·05 t Steine; abgegangen sind 2647·5 t, darunter 12·9 t Soda, 128·05 t verarbeitetes Eisen, 18·15 t Cement, Trass, Kalk, 31·2 t weiche Stämme, 14·1 t weiche Schnittwaaren, 15·3 t Borke, Lohe, 15·65 t Fastage, 41·05 t Instrumente, Maschinen, 59·95 t Branntwein, 25·55 t Mehl und Mühlenfabrikate, 36·6 t Kaffee, 134·9 t Zucker, 46·35 t fette Oele und Fette, 49·8 t Petroleum, 338·35 t Steine, 265·4 t Steinkohlen, 1241·85 t Braunkohlen, 45·9 t Mauersteine, 15·1 t Thonwaaren.

Zu Thal (Richtung nach dem Main) sind durchgegangen 16.966·45 t, und zwar unter Anderem 295·85 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 109 t Weizen und Spelz, 254·9 t harte Stämme, 245·8 t harte Brennholzscheite, 6936·4 t weiche Stämme, 376·55 t weiche Schnittwaaren, 2691·5 t weiche Brennholzscheite, 5995·35 t Steine, 24·5 t Mauersteine; angekommen sind 37.110·2 t, darunter 160·85 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 597·5 t Weizen und Spelz, 20·1 Roggen, 16·7 t Hafer, 13·15 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 12·4 t Kartoffeln, 694·6 t harte Stämme, 469·25 t harte Brennholzscheite, 2973·95 t weiche Stämme, 135·5 t weiche Schnittwaaren, 6341·1 t weiche Brennholzscheite, 15·5 t Borke, Lohe, 14·35 t Fastage, 12·5 t Mehl und Mühlenfabrikate, 17.838·35 t Steine, 7586·1 t Mauersteine; abgegangen sind 362 t, darunter 17·15 t Soda, 44·05 t verarbeitetes Eisen, 17·05 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 20·1 t Weizen und Spelz, 78·85 t weiche Schnittwaaren, 38·95 t Branntwein, 21·95 t Mehl und Mühlenfabrikate.

In Flössen sind zu Thal (Richtung nach dem Main) durchgegangen 2717·55 t, und zwar 118·25 t harte Stämme und 2599·3 t weiche Stämme; angekommen 19·55 t, darunter 13·4 t weiche Stämme.

Posen. (Wartheschiffahrt im Jahre 1893.) Laut des Jahresberichtes der Handelskammer zu Posen für das Jahr 1893 wurde die Warthe im Jahre 1893 gegen Ende Februar so weit eisfrei, dass ein bei Birnbaum eingewinterter Schleppzug mit der aus dem Vorjahre stammenden Ladung seine Fahrt wieder aufnehmen und Anfangs März Posen erreichen konnte. Ein zweiter Schleppzug, der wieder in Schwedt a/Oder über Winter gestanden hatte, konnte, da das Eis sich zwischen Landsberg und Küstrin länger hielt, erst später aufbrechen und entsprechend später Posen erreichen.

Der erste mit neuen Gütern beladene Schleppkahn verliess Stettin am 7. März. — Am 9. December zeigten sich neue Eisbildungen in der Warthe, die sich stark vermehrten und abwärts schreitend den letzten Schleppzug in Landsberg zum Halten brachten; doch gelang es, ihn noch am 18. December nach Posen zu stellen. An diesem Tage erreichten auch die letzten Schleppkähne von Posen Stettin, und damit war die Dampfschiffahrt zwischen beiden Orten beendet.

Während der Schiffahrtszeit erreichte die Warthe ihren höchsten Stand am 4. März mit 4 m, darauf fiel das Wasser aber schnell ab, so dass es schon von Mitte April an nicht mehr zu vollen Ladungen reichte. Nach einigem Schwanken zeigte es am 17. Juli mit etwa 15 cm seinen geringsten Stand, bei welchem aber ein Dampfer mit seinem Anhang von Kähnen noch nach Posen gelangte. Dann blieb der Wasserstand bis gegen November auf so mässiger Höhe, dass die Kähne nicht voll beladen werden konnten, und nur während der noch kurzen Zeit bis zum Eintritt des Frostes war der Wasserstand wieder günstig.

In den Schleppkähnen der Dampfschiff-Gesellschaften wurden im Jahre 1893 befördert: nach Posen 441.685 Centner, von Posen 450.147 Centner.

Ausserdem wurden von den Dampfern dieser Gesellschaften noch zahlreiche leere und für fremde Rechnung beladene Fahrzeuge stromauf geschleppt, deren Ladung in obigen Zahlen nicht enthalten ist.

Die ungünstigen Betriebsergebnisse namentlich des Vorjahres veranlassten die Stettin-Posen-Bromberger Dampfschifffahrts-Gesellschaft, ihre Fahrzeuge dauernd von der Warthe zurückzuziehen und auf der Elbe, Oder und Netze zu beschäftigen.

Auch der Besitzer des Dampfschiffes „Fortuna", welches noch im Jahre 1892 Bugsirgeschäfte auf der Warthe besorgte, hat vorgezogen, dieses Schiff nach der Netze zu nehmen, weil er auf diesem Flusse lohnendere Beschäftigung als auf der Warthe gefunden hat.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Eröffnung des neuen Donau-Landungsplatzes.) Ohne besondere Förmlichkeit fand am 10. November die Eröffnung des neuen Landungsplatzes des Lagerhauses der Stadt Wien an der Donau statt, welcher mit dem bestehenden Landungsplatze vereinigt und hauptsächlich für den Schiffsumschlag bestimmt ist Es wird damit dem seit Jahren gefühlten Uebelstande abgeholfen, dass die Fruchtschiffe fremder Flaggen in Wien zu langem Warten gezwungen waren, weil ihnen hier keine genügenden Uferplätze zur Verfügung standen und sie ihre Ladung nicht rasch genug löschen konnten. Der neue und der alte Landungsplatz vereinigt, bieten die für die Ausladung von Schiffen benützbare beträchtliche Uferlänge von 1031·50 m dar und lassen die gleichzeitige Anstellung von 14 Waarenbooten in einer Reihe zur Ausladung zu. Die Schienenstränge der beiden Landungsplätze haben eine Gesammtlänge von 4913 m und sind mit 25 Weichen, 5 Drehscheiben, 2 Geleisedurchschneidungen und 2 Waggonbrückenwaagen versehen; sie gestatten die gleichzeitige Aufstellung und Verschiebung von insgesammt 220 leeren und beladenen Eisenbahnwagen, wobei noch reichlich Raum für die Zu- und Abfuhr von Waaren mittelst Strassenfuhrwerk frei bleibt. Wenn irgend eine günstige Vertheilung der Ausladearbeit vorliegt, so können nunmehr in der Regel aus 14 Schleppkähnen je 8 bis 10 Wagenladungen zu 10.000 kg leichte oder schwere Frucht, die lose im Schiffe geladen ist, sonach insgesammt 100 bis 140 Waggons Getreide täglich gelöscht werden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neue Fahrpreise.

Vom 15. November 1894 angefangen gelangen nachstehende directe Fahrkarten für Personenzüge in beiden Verkehrsrichtungen zur Ausgabe, und zwar:

Zwischen	I. Classe	II. Classe	III. Classe
	Kreuzer	österr.	Währung
Bielitz und Milówka	152	101	51
„ „ Raycza	182	122	61

Wien, am 10. November 1894. [839]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe eines neuen Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes 2, der Classe C und Brennholz.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der obengenannte Ausnahmetarif für den Transport von Holz des Specialtarifes 2, Holz der Classe C und Brennholz in ganzen Wagenladungen in Kraft und wird durch denselben der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1891 sammt den Nachträgen I bis III aufgehoben.

Exemplare dieses neuen Tarifes können demnächst in unserem Tarif-Verkaufsbureau bezogen werden.

Wien, am 10. November 1894. [840]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Herausgabe der 8. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. December 1894 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für obenbezeichneten Verband die 8. Nachträge in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderung der besonderen Bestimmungen, Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen Pössneck, bezw. Krölpa-Ranis einerseits und Friedland i. B., Raspenau-Liebwerda, Tannwald und Mariaschein andererseits, sowie zwischen Frielendorf und Zliv, ferner anderweite und neue Ausnahme-Frachtsätze für Wolle etc., anderweite Ausnahme-Frachtsätze für Salz und Berichtigungen. Durch Nachtrag 8 zu Heft 1 werden auch noch Ausnahme-Frachtsätze für Getreide pp. für die österreichischen Stationen Časlau, Laa, Mistelbach und Possitz-Joslowitz, ein Ausnahmesatz für Holz des Specialtarifes II zwischen Jinec-Cenkau und Eutritzsch, Ausnahmesätze für Gips zwischen Krölpa-Ranis und Eichwald, sowie Hohenstein und Ausnahmesätze für Thon etc. zwischen Frielendorf und Zliv eingeführt. Ferner enthält dieser Nachtrag noch anderweite Getreide-Ausnahmesätze für die Station Roda (Sachsen-Altenburg) und eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Im Nachtrag 8 zum Tarifheft 2 sind auch Ausnahmesätze für Kleie zwischen Buttstädt einerseits und Beraun, Prag und Saaz andererseits enthalten. Die durch die Nachträge zur Einführung kommenden anderweiten Ausnahmesätze für Salz und die Berichtigungen im Nachtrag 8 zu Heft 1 ergeben zum Theil Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen. Diese Erhöhungen treten erst am 1. Jänner 1895 in Kraft.

Diese Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 25, bezw. 15 Pfennig oder 15, bezw. 9 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 10. November 1894. [841]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Westungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Jänner 1895 tritt ein Nachtrag II zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Borstenvieh als Frachtgut nach Sopron, Steinfeld und Hetzendorf in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Aufnahme neuer Stationen;
II. Aenderung der Fahrgebühren für Thierbegleiter;
III. Stationsnamen-Aenderung;
IV. Aenderung der Instradirungs-Tabelle.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbands-Stationen zum Preise von 10 Hellern pro Stück bezogen werden.

Wien, am 12. November 1894. [842]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge I zu den Tarifen, Theil III, Heft 1, Theil III, Heft 2 und Theil IV, Heft 1.

Am 1. December 1894 tritt zu dem vom 1. November 1892 giltigen Tarife, Theil III, Heft 1, sowie zu dem vom 1. August 1893 giltigen Tarife, Theil IV, Heft 1, je ein Nachtrag I in Wirksamkeit.

Diese Nachträge enthalten:

1. Aenderung der speciellen Tarifbestimmungen;
2. Ergänzung der Reexpeditions-Bestimmungen;
3. Aenderung von Frachtsätzen;
4. Aufnahme neuer Stationen;
5. Aufhebung von Frachtsätzen;
6. Ergänzung der Instradirungs-Vorschrift.

Weiters tritt mit 1. Jänner 1895 zu dem vom 1. October 1892 giltigen Tarife, Theil III, Heft 2, der Nachtrag I in Kraft, welcher die Aufhebung von Frachtsätzen enthält.

Exemplare dieser Tarif-Nachträge sind bei den Verbands-Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 12. November 1894. [843]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge I zum Verbands-Gütertarif Theil II — Heft 3 und zum Anhange zu diesem Tarife.

Mit 1. December 1894 treten zu dem vom 1. November 1893 giltigen Verbands-Gütertarif Theil II — Heft 3 und zu dem vom gleichen Termine giltigen Anhange zu diesem Tarife (enthaltend Coursunterschiedsbeträge) die Nachträge I in Kraft.

Der Tarif Theil II — Heft 3 enthält:

1. Ergänzung des Vorwortes.
2. Aenderung der Ausnahmetarife 1 und 2.
3. Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen.
4. Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Gera, Görlitz in Schlesien, Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bahnhof), Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zikau der königl. preussischen Staatsbahnen.
5. Neuer Ausnahmetarif 6 (Gemüse, frisches, getr. etc.).
6. Ergänzung des Kilometerzeigers.
7. Berichtigung eines Druckfehlers.

Exemplare des Nachtrages I zum Tarif Theil II — Heft 3 sind zum Preise von 12 kr. ö. W., Exemplare des Nachtrages I zum Anhange zum Preise von 3 kr. ö. W. per Stück bei den betheiligten Bahnverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 12. November 1894. [844]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Belgisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung eines besonderen Tarifheftes.)

Für die directe Beförderung von Gütern zwischen belgischen Stationen (nicht überseeischer Verkehr) und Basel (Centralbahnhof), Basel (badischer Bahnhof) und Delle transit gelangt mit 1. Jänner 1895 ein besonderes Tarifheft, Heft 2 b des Tarifes für den Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr, zur Einführung. Aufgehoben werden in Folge dessen die auf den Verkehr mit Basel und Delle transit bezüglichen Bestimmungen und Frachtsätze in den Heften 3 b vom 1. April 1885 und 6 b vom 1. März 1888 des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifes.

Ausser der Einführung eines ermässigten Ausnahmetarifes für gewisse Düngemittel weist der neue Tarif keine erheblichen Aenderungen auf; in den Frachtsätzen sind die belgischen Einrechnungs-Antheile für Eilgut um 0·10 Fr. für 100 kg, für Stückgut um 0·10 Fr. für 1000 kg und in Classe A 1 um 0·05 Fr. für 1000 kg erhöht worden; im Uebrigen sind kleine Unterschiede, theils erhöhend, theils ermässigend, aus Anlass eines neuen Umrechnungsverfahrens in den deutschen Antheilen eingetreten.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenreviere nach Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Bromberg und Breslau u. s. w. vom 1. Juni 1893. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit 1. November ist zu dem vorbezeichneten Ausnahmetarife der Nachtrag 4 in Kraft getreten. Durch denselben kommen versuchsweise und widerruflich ermässigte Frachtsätze für Coaks von den Coaks-Versandtstationen des niederschlesischen Kohlenrevieres nach den oberschlesischen Hüttenstationen zur Einführung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung von neuen Stationen.) Mit Giltigkeit vom 5. November werden die Stationen Damgarten, Breckerfeld, Werden, Teuplitz und Melle in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr vom 15. April 1893 einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die bezeichneten Stationen.

Tarif für die Beförderung von Schafen in doppelbödigen Wagen und für die Beförderung der Begleiter im Württembergisch-Elsässischen Verkehre. (Einführung von neuen directen Frachtsätzen.) Mit 8. November werden Frachtsätze für die directe Abfertigung von Schafen in doppelbödigen Wagen, sowie für Begleiter dieser Sendungen von Hochdorf bei Horb und von Calw nach Amanweiler Station und Grenze, Deutsch-Avricourt Station und Grenze und Metz über Pforzheim und über Schiltach eingeführt.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona—Breslau, Breslau—Berlin, Breslau—Hannover, Breslau—Oldenburg. (Einführung von erhöhten Frachtsätzen für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle.) Mit 20. December treten für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle bei Aufgabe in Mengen von 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von den Stationen Hamburg B. etc. nach Myslowitz trans. für Sendungen mit der Bestimmung nach Russland erhöhte Frachtsätze in Kraft, welche auf den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Bayerisch - Schweizerischer Getreide - Ausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B.), vom 1. October 1894. (Ergänzung der Schnitttariftabelle.) Die Schnitttariftabelle auf Seite 14 des Tarifes ist in nachstehender Weise ergänzt worden:

Reexpeditionsgruppe	Entfernungen bis Lindau Kilometer	Nach Lindau trans. von	a	b Schnittsätze in Centimes für 100 kg
A	328	Ochsenfurt .		137
A	225	Niederarnbach		87

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. bayer. Localbahnen vom 1. Jänner 1893; Verkehr der bayerischen Localbahnen mit den bayerischen Privat- und ausserbayerischen Eisenbahnen. (Abfertigung des Güterverkehres der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn-Theilstrecke Wolnzach—Marktwolnzach mit den bayerischen Privateisenbahnen und den ausserbayerischen Eisenbahnen.) Der Güterverkehr der voraussichtlich im laufenden Quartale zur Eröffnung gelangenden Localbahn-Theilstrecke Wolnzach — Marktwolnzach mit den Bayerischen Privateisenbahnen und den ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern auf der Station Wolnzach nach den für diese Station giltigen Frachtsätzen des directen Verkehres und den nachstehenden, für die Localbahn-Theilstrecke giltigen Transittaxen umspedirt, wobei für die letztere Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Zwischen Wolnzach und	gelten nachstehende Transittaxen pro 100 kg in Pfennig											
	Entfernung in Kilometer	Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarife für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclassen		Specialtarife				Ausnahmetarif Nr.	
					A¹	B	A²	I	II	III	1 a	1 b
Gosseltshausen	4	21	14	13	9	8	8	8	7	7	7	7
Marktwolnzach	6	25	17	15	10	10	9	9	8	8	8	8

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transittaxen derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2008	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wiener Verbindungsbahn	Kohle, mineralische, und Coaks	Wien K.F.N.B.	Wien (Matzleinsdorf) Wien E.W.A.	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Südbahn-Gesellschaft, bezw. an eine solche der Eisenb. Wien-Aspang adressirt sein und von derselben bezogen werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Mai 1894	5 5	3 3	2 2	Im Kartirungswege		Unter den gleichen Bedingungen werden nebenstehende Frachtsätze auch auf Coakssendungen, welche in Wien K.F.N.B. von der Gasanstalt in Zwischenbrücken zur Aufgabe gelangen, Anwendung finden
2009	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Nowosielitza	Braila Galatz	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1895	Localtarif	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Cents. 158 155		Im Kartirungswege		
2010	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau-Materialien und -Requisiten	Den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A enthaltenen Stationen		Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Valsuganabahn nach Trient bestimmt sein und mit direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen die General-Bauunternehmung dieser Bahn, Rudolf Stummer von Traunfels in Trient, als Empfänger zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Fünfzig Percent von den jeweils nach dem Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Ziffer VII entfallenden normalen Frachtsätzen, jedoch unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1896 zu bewirkende Vorlage der auf die nebenstehend benannte Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Cedirungen dieser Frachtermässigung seitens der anspruchsberechtigten Bauunternehmung an dritte Personen werden bahnseits nicht anerkannt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2011	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K. 32 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Arnoldstein transit	Nötsch am Dobratsch	Unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	5	4	1	Im Kartirungswege		
			Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfannen-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem Thon) aus Pos. Z. 1 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Nötsch am Dobratsch	Arnoldstein loco und transit				6	5	1			
2012	K. K. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schleifholz der Pos. 20—8 des Tarifes, Theil I		Gratwein	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Aussee					95	64	31			
				Kainisch					91	60	31			
				Mitterndorf-Zauchen					89	58	31			
				Klachau					89	58	31			
				Steinach-Irdning					85	56	29			
				Wörschach					83	54	31			
				Lietzen					83	54	31			
				Selzthal					79	50	29			
				Admont					83	54	29			
				Gstatterboden					89	58	31			
				Hieflau					91	60	31			
				Landl					91	60	31			
				Gr.-Reifling					95	64	31			
				Weissenbach-St. Gallen					97	66	31			
				Rottenmann					77	54	23			
2013	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Gebrauchte Säcke der Pos. S—11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nettingsdorf	Grünburg	Aufgabe als Frachtgut in beliebiger Menge bei Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden		Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind und nicht mehr zurückgestellt werden. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	
			Nasser Holzstoff aus Pos. H—29 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Grünburg	Nettingsdorf	Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen pro Jahr. Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen, bezw. rücksichtlich der Schmalspurbahn pro zwei Wagen und Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen				29·8 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer				
2014	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regie- und Materialgegenstände der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:	1. Eilgüter, als: a) gewöhnliche	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oswięcim	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	429	Verschieden	Im Kurtirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			b) ermässigte							195				
			c) besonders ermässigte							193				
			2. Frachtgüter der Güterclassen, als: a) der Classe I							208				
			b) " " II							159				
			c) " " A							104				
			d) " " B							74				
			e) " " C							48				
			f) des Specialtarifes 1							77				
			g) des Specialtarifes 3							44				
			h) der Sperrigkeitsclasse		bezw. vice versa					284				
			3. Eisen und Stahl etc. der Positionen E—6 und E—7 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, und zwar: a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oswięcim bezw. vice versa					a) 89, b) 116				
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg				a) 63·5, b) 81·4	a) 58, b) 75·1	a) 5·5, b) 6·3			
					Olmütz				a) 60·2, b) 76·9	a) 54·6, b) 70·7	a) 5·6, b) 6·2			
					Prossnitz bezw. vice versa				a) 62·3, b) 79·8	a) 56·8, b) 73·5	a) 5·5, b) 6·3			
				Oswięcim	Sternberg				a) 58·5, b) 74·6	a) 52·9, b) 68·4	a) 5·6, b) 6·2			
					Olmütz				a) 54·6, b) 69·6	a) 49·3, b) 63·7	a) 5·3, b) 5·9			
					Prossnitz bezw. vice versa				a) 59·9, b) 76·6	a) 54·3, b) 70·4	a) 5·6, b) 6·2			
			4. Eisen und Stahl etc. der Positionen E—6 und E—7 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen a) für Sendungen der Position E—6 b) für Sendungen der Position E—7	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oswięcim bezw. vice versa				Verschieden	a) 74, b) 79	Verschieden			
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg				a) 52, b) .	a) 48·4, b) .	a) 3·6, b) .			
					Olmütz				a) 48, b) .	a) 45·6, b) .	a) 2·4, b) .			
					Prossnitz bezw. vice versa				a) 62·3, b) 62·3	a) 47·4, b) 50·7	a) 14·9, b) 11 6			
				Oswięcim	Sternberg				a) 58·5, b) 58·5	a) 44·2, b) 47·2	a) 14·3, b) 11·3			
					Olmütz				a) 54·6, b) 54·6	a) 41·2, b) 44	a) 13·4, b) 10 6			
					Prossnitz bezw. vice versa				a) 59·9, b) 59·9	a) 45·4, b) 48·5	a) 14·5, b) 11·4			
			5. Holz des Specialtarifes 2, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oswięcim bezw. vice versa				Verschieden	44	Verschieden			
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg				39·5	29·1	10·4			
					Olmütz				38·1	27·5	10·6			
					Prossnitz bezw. vice versa				39	28·5	10·5			
				Oswięcim	Sternberg				37·4	26·6	10·8			
					Olmütz				35·9	24·9	11			
					Prossnitz bezw. vice versa				38	27·3	10·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regie- und Materialgegenstände der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:	6. Eisenbahnschwellen, hölzerne, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oświęcim bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	41	Verschieden	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg Olmütz Prossnitz bezw. vice versa				32·8 31·7 32·4	26·1 24·5 25·5	6·7 7·2 6·9			
				Oświęcim	Sternberg Olmütz Prossnitz bezw. vice versa				31·2 30 31·6	23·6 21·9 24·3	7·6 8·1 7·3			
			7. Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel (Locomotive, Tender u. Eisenbahnwagen), neue, auf eigenen Rädern rollend, bei Aufgabe im unbeladenen Zustande als Frachtgut	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Oświęcim Sternberg Olmütz Prossnitz				92·2 60·4 56·7 59·1	54·7 48·5 47·8 48·2	37·5 11·9 8·9 10·9			
				Olmütz transito (für Sendungen von Prag)	Oświęcim				51	46·7	4·3			
			8. Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, alte, bereits im Gebrauche gestandene, auf eigenen Rädern rollend, bei Aufgabe im unbeladenen Zustande als Frachtgut a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Oświęcim bezw. vice versa					per Stück Mark 168·48 63·18 42·12 21·06				
			Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, alte, bereits im Gebrauche gestandene, auf eigenen Rädern rollend, bei Aufgabe im unbeladenen Zustande als Frachtgut a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg					per Stück Mark 107·04 40·14 26·76 13·38				
			a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen		Olmütz bezw. vice versa					100·32 37·62 25·08 12·54				
			a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Olmütz transito	Oświęcim bezw. vice versa					89·76 33·66 22·44 11·22				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2015	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Sziszek loco und transit	Görz	a) Bei Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen b) " " " " 15000 " c) " " " " 20000 " d) " " " " 25000 " an Einen Empfänger innerhalb der Begünstigungsdauer Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	160	ad a) 136 ad b) 130 ad c) 126 ad d) 123	24 30 34 37	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Zákány loco und transit					180	ad a) 136 ad b) 132 ad c) 129 ad d) 127	44 48 51 53			
				Stationen der Strecken Barcs loco u. transit—Legrád und Kanizsa—Csáktornya excl. Zákány					180	ad a) 154 ad b) 147 ad c) 142 ad d) 139	26 33 38 41			
				Stationen der Strecken Budapest S.B. loco und transit — Balaton Szent György, Székesfehérvár—Uj-Szöny u. Lajta-Szent Miklós — Szent Mihály-Pacsa					212	ad a) 186 ad b) 177 ad c) 172 ad d) 168	26 35 40 44			
				Komárvároe					210	ad a) 186 ad b) 177 ad c) 172 ad d) 168	24 33 38 42			
				Gelee					206	ad a) 186 ad b) 177 ad c) 172 ad d) 168	20 29 34 38			
									Heller incl. ung. Steuer		Heller			
2016	Südbahn-Gesellschaft		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3a	Marburg	Peri transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im directen Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehre auf Grund der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 zur Abfertigung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne inzwischen nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg 23·40	20·60	2·80	Kartirung		
				Feistritz					23·20	20·30	2·90			
				Maria Rast					23·20	19·90	3·30			
				Faal					23·00	19·90	3·10			
				St. Lorenzen					22·70	19·90	2·80			
				Reifnigg-Fresen					22·50	19·90	2·60			
				Wuchern-Mahrenberg					22·20	19·40	2·80			
				Saldenhofen					21·90	19·40	2·50			
				Unter-Drauburg					21·30	19·40	1·90			
				Prevali					20·90	18·90	2·00			
				Bleiburg					20·00	18·90	1·10			
				Kühnsdorf					19·50	17·90	1·60			
				Grafenstein					19·00	17·50	1·50			
				Klagenfurt					17·80	16·00	1·80			
				Krumpendorf					17·80	16·00	1·80			
				Pörtschach a/See					17·10	16·00	1·10			
				Velden am Wörthersee					16·40	16·00	0·40			
				Föderlach					16·40	15·90	0·50			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2017	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Ausnahme-Tarifes Nr. 3a		Peri transit	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im directen österr.-ungar.-ital. Güterverkehr auf Grund des Ausnahme-Tarifes Nr. 3 zur Abfertigung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne inzwischen nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 1. October 1887 für den österr.-ungar.-ital. Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg			Kartirung		
				Lavamünd					22·10	20·20	1·90			
				Ettendorf					22·40	20·50	1·90			
				St. Paul					22·80	20·90	1·90			
				St. Andrä					22·80	20·90	1·90			
				St. Stefan					23·20	21·30	1·90			
				Wolfsberg					23·20	21·30	1·90			
2018	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Gebrauchte Eisenbahn-Baninventar-Gegenstände	Villach	Slatina	Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Wagen. Anf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen zum Bau der Bahnstrecke Szt. Lörincz—Našic bestimmt und an die Banunternehmung derselben adressirt sein	Bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	132 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2019	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest	für Sendungen mit der Bestimmung nach schweizerischen Stationen, und zwar: Bnche transit	Anfgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro verwendete vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des südösterr.-ungar.-schweizerischen Grenztarifes und mit directen nach nebenbezeichneten schweizerischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Anfgabe gelangen. Anf den Frachtbriefen muss die Instradirung via Buchs, bezw. via St. Margarethen vorgeschrieben werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, sofern nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif für den südösterr.-ungar.-schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893				Im Kartirungswege		
					Aathal				217	194	23			
					Adlisweil				217	202	15			
					Bauma				232	195	37			
					Dietikon				232	186	46			
					Gibswyl				232	186	46			
					Lachen				232	204	28			
					Langnau				217	186	31			
					Rapperswyl				217	193	24			
					Rüti (Zürich)				217	195	22			
					Siebnen-Wangen				232	210	22			
					Thalweil				217	187	30			
					Uster				217	197	20			
					Uznach				232	219	13			
					Wädensweil				217	186	31			
					Wald				232	195	37			
					Wetzikon				217	195	22			
					Wollishofen				217	186	31			
					Zürich Hptbhf.				217	186	31			
					St. Margarethen transit									
					Aadorf				240	238	2			
					Baden				225	191	34			
					Brugg				225	191	34			
					Bülach				225	205	20			
					Embrach				225	211	14			
					Glattfelden				225	206	19			
					Kempthal				240	214	26			
					Kollbrunn				240	223	17			
					Rykon				240	223	17			
					Turbenthal				240	215	25			
					Turgi				225	191	34			
					Töss				225	223	2			
					Wallisellen				225	195	30			
					Wettingen				225	191	34			
					Winterthur				225	223	2			
									Centimes pro 100 kg					
2020	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ung. Staatsbahnen	Holz der Classe C	Malaczka und Holics	Prag (St.E.G.) Bubna	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf. längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 71 73		Im Kartirungswege		
			Holz des Spec.-Tar. 2		Prag (St.E.G.) Bubna					67 69				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
2021	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren	Preding-Wieselsdorf		Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	428·2	233·6	194·6	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Anhange zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, unter fortl. Nr. 171 enthaltene Begünstigung rücksichtlich der vorgenannten Relationen unterboten, bezw. abgeändert
				Deutsch-Landsberg					444·4	247·8	196·6			
				Graz S.B.					281	210	71			
				Leibnitz					261	210	51			
				Maria-Rast					251	210	41			
		Graz-Köflacher Eisenbahn		Preding-Wieselsdorf	Triest S.B. und Fiume	a) Für Sendungen in jedem Gewichte. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen nach Ostindien, China und westlich Gibraltar gelegenen Häfen zum Export gelangen			a) 483·2 b) 428·2	210 188·5	273·2 239·7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende und an den Oesterr. Lloyd als Empfänger adressirte Original-Frachtbriefe, wenn auf diesen Documenten vom Lloyd die Bestätigung beigefügt wird, dass diese Transporte factisch nach Ostindien, China und westlich Gibraltar gelegenen Häfen exportirt wurden oder gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine, *)	Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 141 vom 12. December 1893 unter fortl. Nr. 2339, bezw. 2342 verlautbarten Begünstigungen gegenstandslos
				Deutsch-Landsberg					a) 499·4 b) 444·4	220 201·7	279·4 242·7			
				Graz S.B.					a) 446 b) 281	184 165	262 116			
				Leibnitz					a) 398 b) 261	184 165	214 96			
				Maria-Rast					a) 374 b) 251	184 165	190 86			
									bezw. incl. ung. Steuer					

*) denen zum Nachweise der bedungenen Bestimmung die Original-Schiffsconnossements oder die Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, bezw. des kgl. ungar. Hafenamtes in Fiume, aus welchen die erforderlichen Daten, als: Inhalt der Colli unter Angabe der Marken, Nummern und des Gewichtes derselben, zu ersehen sind, beigeschlossen werden müssen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage zu bringen sind.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2022	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, dann von Hruschau	Görz	**Nachweisung eines Minimalquantums von 1500 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Mineralkohle und mindestens für 10000 kg pro Wagen bei Coaks unter Einrechnung eines gebührenfreien Gutgewichtes von $2^{1}/_{2}$%. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes im Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehre via Wien, giltig vom 1. Juni 1893, bezw. des Nachtrages I zu demselben, giltig vom 15. März 1894	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Nebenbezeichneter Tarif	255 Heller	174 Heller	81 Heller	a) Im Rückvergütungswege b) Im Kartirungswege	a) Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen. b) Falls von einem Versender eine Caution von ö. W. fl. 6000 bei der K.F.N.B. oder Südbahn erlegt wird und sich derselbe einverstanden erklärt, dass bei nicht erreichtem Minimalquantum von dieser Caution die Differenz zwischen den officiellen und den ermäss. Frachtsätzen zu Gunsten der betheiligten Bahnen für das factisch expedirte Quantum gedeckt wird, so werden für denselben die zugestandenen ermäss. Frachtsätze gleich im Kartirungswege berechnet. Von dem Erleger der Caution sind die auf dessen Namen als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe behufs Constatirung des von ihm innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses expedirten Quantums längstens bis Ende Februar 1896 an die betreffende Bahnverwaltung einzuschicken.	
2023	Oesterr. Nordwestbahn	Betheilgten Bahnverwaltungen	**Ergänzung.** Die im Verordnungsblatte Nr. 117 vom 13. October 1894 sub Post Nr. 1783 für Glaswaaren von Podèbrad nach Budapest verlautbarten Kartirungsfrachtsätze finden auf Sendungen nach den weiter angeführten Budapester Bahnhöfen Anwendung, und zwar: 1) Nach Budapest-dunaparti teherpályaudvar; 2) „ Budapest-fövarosi közraktarak; 3) „ Budapest-Jozsefváros; 4) „ Budapest-Lipótváros; 5) „ Budapest-nyugoti pályaudvar; 6) „ Budapest-Kelenföld; 7) „ Budapest-Südbahnhof, und 8) „ Ó Buda-Filatorigat.											

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 3. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — HANNOVER, Herschelstrasse 18. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.
Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 132. **Wien, 17. November 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des Handelsministers vom 6. November 1894, Z. 56.667, an die unterstehenden Bahnverwaltungen, betreffend die Anzeigepflicht von Unfällen im Eisenbahnbetriebe und Ausserachtlassung geringfügiger Unfälle bei Aufstellung der Unfallstatistik.

Laut Tabelle 27 der neuen Eisenbahnstatistik sind nach der Ueberschrift der Colonnen 1241—1246 nur solche Unfälle der Eisenbahnbediensteten auszuweisen, welche sich im eigentlichen Eisenbahnbetriebe ereignet haben; dagegen ist von jenen Unfällen vorweg abzusehen, welche als Verunglückungen bei mit dem Eisenbahnbetriebe nicht direct zusammenhängenden Nebenbeschäftigungen (Werkstättenarbeiten etc.) sich darstellen und für welche in dem Formulare 93 der früheren Statistik die Colonnen 1587 und 1588 vorgesehen waren.

Bei dieser Sachlage finde ich die noch in Kraft stehenden h. a. Vorschriften, betreffend die Anzeigen der Eisenbahnbetriebsorgane über in ihrem Dienstbereiche vorgekommene Ereignisse und Unfälle, wonach alle, somit auch die ausserhalb des eigentlichen Bahnbetriebes vorgekommenen Verletzungen von Bahnbediensteten der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde anzuzeigen sind, nach mit dem Herrn königlich ungarischen Handelsminister gepflogenem Einvernehmen dahin abzuändern, dass Verletzungen und Tödtungen von Bahnbediensteten, welche im Werkstättenbetriebe, in Kesselschmieden oder in Heizhäusern bei Werkstättenarbeiten, ferner in Steinbrüchen, bei der Schottererzeugung und anderen Nebenbetrieben sich ereignen und keinen Gegenstand der Eisenbahn-Unfallsstatistik bilden, künftighin nicht mehr zur Anzeige an die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde zu bringen sind.

Desgleichen sollen auch jene Verunglückungen von Bediensteten von der Anzeigepflicht an die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde ausgeschieden werden, welche ausserhalb des Bereiches der bahnseitigen Betriebführung und Manipulation, also beispielsweise beim Handverschub oder animalischen Betriebe auf Industrie- und Schleppgeleisen (in Lagerhäusern etc.), eintreten, während Unfälle und Verunglückungen von Menschen, welche beim Bau neuer Linien vorkommen, der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde nach wie vor anzuzeigen sind.

Endlich hat in Berücksichtigung des Umstandes, dass ein grosser Theil der beim Eisenbahnbetriebe vorkommenden Verletzungen von Bahnbediensteten nur geringfügiger Natur ist und hiedurch oft nur eine auf wenige Tage beschränkte Dienstunfähigkeit der betreffenden Organe herbeigeführt wird — unbeschadet der Verpflichtung zur Anzeige und Vorlage der Erhebungsberichte an die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde — die Aufnahme solcher geringfügiger Fälle in die Unfallstatistik dann zu unterbleiben, wenn die herbeigeführte Dienstunfähigkeit einen Zeitraum von drei Tagen nicht überschreitet.

Wien, am 6. November 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 13. November 1894, Z. 61.506, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Das k. k. Handelsministerium in Wien hat dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die nachstehenden Eisenbahnstrecken dem internationalen Transportrechte unterstellt werden, und zwar:

I. Im Betriebe der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen:
1. Die Localbahn Plan-Tachau.
2. Die Localbahn Wotic-Selčan.
3. Die Localbahn von Arnoldstein nach Hermagor (Gailthalbahn).
4. Die Verbindungsstrecke vom Bahnhof Linz der k. k. Staatsbahnen zur Güterumschlagstelle „Linz-Umschlagplatz“.

II. Im Betriebe der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn:
5. Die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

III. Im Betriebe der k. k. priv. südnorddeutschen Verbindungsbahn:
6. Die Theilstrecke Gablonz a. N.-Wiesenthal der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald.

IV. Von der Salzkammergut-Localbahn:
7. Die Verbindungsstrecke Ischl Staatsbahnhof-Ischl Localbahnhof.

V. 8. Die Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.

Die Anmeldung der vorstehenden Eisenbahnstrecken macht hinsichtlich der letztgenannten Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft eine Ergänzung der im Sinne des Art. 1, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens angelegten Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, erforderlich, insofern in derselben unter

Oesterreich-Ungarn.

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder.

eingeschaltet werden muss:

15a. Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.

(Die bisher unter 15a in der Liste verzeichnete Salzkammergut-Localbahn erhält nun die Nummer 15b.)

Das Centralamt hat die Ergänzung der Liste den vertragschliessenden Staaten gemäss Art. 57, Ziff. 1 des internationalen Uebereinkommens mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 8. November d. J. zur Kenntniss gebracht.

Der wirkliche Eintritt der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft in den internationalen Transportdienst erfolgt gemäss Abs. 2 des Art. 58 des Uebereinkommens nach einem Monat vom Datum des erwähnten Benachrichtigungsschreibens.

Rücksichtlich aller übrigen neu angemeldeten Eisenbahnstrecken ist eine Ergänzung der Liste nicht nothwendig, weil jene im Betriebe von Bahnverwaltungen stehen, welche dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr bereits angehören.

Wien, am 13. November 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Korneuburg über Stetten, Richersdorf, Mollmannsdorf, Hetzmannsdorf, Karnabrunn und Klein-Ebersdorf nach Ernstbrunn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Korneuburg im Vereine mit der Ortsgemeinde Ernstbrunn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Korneuburg über Stetten, Richersdorf, Mollmannsdorf, Hetzmannsdorf, Karnabrunn und Klein-Ebersdorf nach Ernstbrunn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. Juli 1894. Z. 33 974.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,*) womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen getroffen werden.

(Fortsetzung.)

Im Artikel VIII werden die im Artikel VII bezeichneten fundirten Schuldverschreibungen der Landesbanken und der anderen zur Ausgabe solcher Schuldtitres befugten Creditinstitute, obwohl dieselben im Sinne der diesfalls bestehenden gesetzlichen Vorschriften an und für sich nicht als pupillarsicher anzusehen wären, gleichwohl im Interesse einer weiteren wesentlichen Verbesserung ihres inneren Werthes und im Hinblicke auf deren unbedingte Sicherheit, welche schon durch die in Artikel VII enthaltenen Vorschriften insbesondere in Absicht auf die vorgeschriebenen Modalitäten der Fundirung dieser Titres genügend verbürgt erscheint, unter den sub lit. a) bis d) angegebenen Voraussetzungen gesetzlich zur Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern, sowie zu Dienst- und Geschäftscautionen als verwendbar erklärt.

Die beantragten gesetzlichen Voraussetzungen für eine solche Verwendbarkeit der fraglichen Schuldverschreibungen lassen sich dahin zusammenfassen, dass die zur Fundirung der letzteren dienenden terminlichen Forderungen des Emissionsinstitutes ihrerseits in gesetzmässiger Weise sichergestellt sein müssen und das Zutreffen dieser Voraussetzung durch eine von den betheiligten Ministerien zu erlassende amtliche Kundmachung im Reichsgesetzblatte constatirt werden muss.

Dagegen erachtete die Regierung die Entscheidung darüber, inwieferne die den vorangeführten Voraussetzungen

*) Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128, Seite 2127.

nicht entsprechenden Schuldverschreibungen, welche von einer mit der Haftung des Landes ausgestatteten Anstalt unter dieser Haftung ausgegeben werden, sowie die von den Königreichen oder Ländern unmittelbar zu Localbahnzwecken ausgegebenen Schuldverschreibungen (Landes-Eisenbahnanlehen) zu der obigen Verwendung zugelassen werden sollen, mit Rücksicht auf die Tragweite einer solchen Begünstigung auch fernerhin der Specialgesetzgebung vorbehalten zu sollen, wie dies auch bisher der Fall war. (Vergl. insbesondere die Gesetze vom 15. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 121, betreffend die für das Landeseisenbahnanlehen des Herzogthums Steiermark im Höchstbetrage von 10,000.000 fl. zu gewährenden staatlichen Begünstigungen, dann vom 13. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 140, betreffend die Verwendbarkeit der Theilschuldverschreibungen des von der Actiengesellschaft „Unterkrainer Bahnen“ zur Bedeckung der Anlagekosten für den Bau und Betrieb dieser Bahnen auf Grund einer Landes-Garantie aufgenommenen vierpercentigen Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 7,000.000 fl. zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien, dann die mehrfachen Specialgesetze, mit welchen verschiedene Landesanlehen oder von einzelnen Ländern garantirte Anlehen zur gleichen Anlegung zugelassen wurden.)

Den zuvor erörterten Bestimmungen der Artikel VI, VII und VIII des Entwurfes ist nun nach dem Erachten der Regierung die grösste Bedeutung für eine rasche und kräftige Entwicklung des heimischen Localbahnwesens beizulegen.

Abgesehen von der erzielten Vereinfachung und Beschleunigung der legislativen Behandlung der gleichartigen Fragen wird nämlich in Folge dieser Gesetzesbestimmungen schon durch die Gesetzgebung ein mächtiger Antrieb für die mit allem Nachdrucke anzustrebende Verallgemeinerung der in Steiermark auf Grund des Landesgesetzes vom 11. Februar 1890, L.-G.- und V.-Bl. für das Herzogthum Steiermark Nr. 22, bereits mit allgemein anerkanntem Erfolge durchgeführten, in Böhmen im Sinne des Landesgesetzes vom 17. December 1892, L.-G.-Bl. für das Königreich Böhmen Nr. 8 ex 1893, mit den günstigsten Aussichten in Angriff genommenen und nunmehr auch in Galizien in Gemässheit des Landesgesetzes vom 17. Juli 1893, L.-G.- und V.-Bl. für das Königreich Galizien und Lodomerien Nr. 42, ernstlich vorbereiteten Action zur Förderung des Localbahnwesens durch die finanzielle Mitwirkung der Königreiche und Länder auf die übrigen, einer solchen Organisation noch entbehrenden Länder gegeben, und wird es weiterhin eine wichtige und dankenswerthe Aufgabe der Regierung und der Administrativbehörden sein, auf die betheiligten Landesvertretungen in Absicht auf eine den Intentionen des Gesetzes entsprechende Organisation des Localbahnwesens mit allem Nachdrucke einzuwirken.

Die durch die fraglichen Gesetzesbestimmungen erleichterte und begünstigte Ausgabe von fundirten, zum Theil überdies pupillarsicheren, das Vertrauen des Publicums mit vollem Grunde geniessenden und daher zu den günstigsten Bedingungen zu begebenden Eisenbahnschuldverschreibungen wird ferner in jenen Fällen, in welchen die Länder nicht geneigt oder nicht im Stande sind, den Vorbildern Steiermarks, Böhmens und Galiziens zu folgen, die grössten Vortheile in Bezug auf die solide, billige und sichere Finanzirung von Localbahnen bieten und in dieser Art fördernd und anregend auf die Heranziehung des Privatcapitals für Localbahnzwecke wirken, überdies aber auch durch die Verbürgung besserer Begebungscourse für vom Staate zu garantirende Capitalsquoten, sowie durch die Möglichkeit, Capitalssubventionen des Staates in mehrjährige Annuitäten aufzulösen, die Unterstützung von Localbahnprojecten durch den Staat in finanzieller und budgetärer Hinsicht wesentlich erleichtern.

Die Artikel IX und X des Gesetzentwurfes enthalten jene weitgehenden Erleichterungen und Begünstigungen, wie auch jene indirecten und directen finanziellen Beitragsleistungen für künftig zu errichtende und zum Theil für schon bestehende Localbahnen, welche im Sinne der Eingangs erwähnten, wiederholt zum Ausdrucke gebrachten übereinstimmenden Anschauung des hohen Reichsrathes, der Regierung und der einvernommenen autonomen Körperschaften und Experten künftighin von der Regierung in Erweiterung ihres dermaligen, in dieser Beziehung äusserst beschränkten Wirkungskreises im administrativen Wege gewährt werden sollen.

Diese künftighin von der Regierung im administrativen Wege zu gewährenden Erleichterungen, Begünstigungen und finanziellen Zugeständnisse betreffen insbesondere:

1. die Pauschalirung der Betriebskosten mit einem Percentsatze der Bruttoeinnahmen, demnach ohne Festsetzung eines Betriebskostenminimums, und unter der im Artikel IX, Z. 1, Absatz 3 angegebenen Bedingung auch die theilweise Stundung der Betriebskostenvergütung im Falle der staatlichen Betriebsführung für Rechnung des Concessionärs oder der Localbahnunternehmung;
2. die staatliche Betriebsführung auf schon bestehenden oder neu herzustellenden Localbahnen für eigene Rechnung des Staates gegen eine fixe Pachtrente unter der im Artikel IX, Z. 2, angegebenen Voraussetzung;
3. die Ausführung der nothwendigen Anlagen in den Anschlussstationen, die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterialien, Inventargegegenständen und Fahrbetriebsmitteln durch die Staatseisenbahnverwaltung in der Regel gegen Vergütung der Selbstkosten in den im Artikel IX, Z. 3, Absatz 2 angegebenen Ausnahmsfällen oder auch unentgeltlich oder gegen Refundirung in Titres der Localbahnunternehmungen;
4. die Beförderung von Bau- und Betriebsmaterialien, sowie von Fahrbetriebsmitteln zu den ermässigten Regiefrachtsätzen der Staatseisenbahn-Verwaltung; endlich
5. die Gewährung directer Beitragsleistungen des Staates à fonds perdu oder gegen Refundirung in Titres der Localbahnunternehmungen im Capitale oder in Annuitäten im Werthbetrage der in Folge der Localbahnanlage für einzelne Zweige der Staatsverwaltung nachweisbar zu gewärtigenden finanziellen Vortheile.

Im Artikel IX, Z. 1, Absatz 2 ist überdies als allgemeine Norm die bisher fallweise zugestandene Enthebung der Localbahnunternehmungen von einzelnen Vergütungen und Beitragsleistungen aufgestellt, welche nach strengen Verrechnungsgrundsätzen Seitens der Staatseisenbahnverwaltung im Falle, als dieselbe den Betrieb der Localbahn für Rechnung des Concessionärs führt, in Anspruch genommen werden könnten, wie z. B. die Enthebung von der Vergütung einer Quote der Centralverwaltungskosten, sowie von der Vergütung und Beitragsleistung für die Mitbenützung bestehender Anlagen der Staatsbahnen und für den Stationsdienst in den Anschlussbahnhöfen. Dieses Zugeständniss soll jedoch nur für die

Zeit gelten, bis die Sicherstellung der Verzinsung und Tilgung des gesammten genehmigten Anlagecapitals der Bahn aus den eigenen Erträgnissen der letzteren erfolgt.

Den einschränkenden Vorbehalten und Bedingungen des Gesetzentwurfes für die in demselben vorgesehene theilweise Stundung der Betriebskostenvergütung, für die Uebernahme einer Localbahn in den Pachtbetrieb des Staates, dann für die im Artikel IX, Z. 3, erwähnten, ausnahmsweise unentgeltlich oder gegen Refundirung in Localbahntitres von der Staatseisenbahnverwaltung zu Gunsten der Localbahnunternehmungen zu bewirkenden Leistungen, sowie endlich für die im Artikel X angeführten directen Beitragsleistungen an solche Unternehmungen mit oder ohne Refundirung in Localbahntitres liegt die Intention zu Grunde, dem administrativen Wirkungskreise der Regierung nur solche Begünstigungen und Zugeständnisse für Localbahnunternehmungen anheimzugeben, welche ungeachtet ihrer hervorragenden, in vielen Fällen auch wohl ausschlaggebenden Wichtigkeit und Bedeutung für die Sicherstellung einzelner Localbahnen und die Entwicklung des Localbahnwesens überhaupt doch nach den durch die staatlichen Fachorgane vorzunehmenden sorgfältigen und gewissenhaften Prüfungen voraussichtlich eine wirkliche finanzielle Belastung des Staatsschatzes mindestens für die Dauer nicht zur Folge haben dürften.

In allen anderen Fällen jedoch, in welchen vom Staate bezüglich einzelner Localbahnen in Würdigung der obwaltenden besonderen Verhältnisse, insbesondere mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der betreffenden Projecte in wirthschaftlicher, politischer oder militärischer Hinsicht directe finanzielle Opfer übernommen werden sollen, erachtete die Regierung aus wichtigen principiellen Erwägungen und unabweisbaren Opportunitätsrücksichten die legislative Genehmigung im Wege der Specialgesetzgebung vorbehalten zu sollen, wie dies im Artikel XI des Gesetzentwurfes beantragt wird.

Die Nothwendigkeit eines solchen Vorbehaltes der jedesmaligen legislativen Genehmigung ergibt sich bezüglich der im Artikel IX, ZZ. 1 und 2, behandelten Stundung der Betriebskostenvergütung und der Uebernahme des Betriebes von Localbahnen für Rechnung des Staates gegen eine fixe Pachtrente schon aus der Erwägung, dass die in den Expertengutachten mehrfach angeregte vorbehaltlose Ueberweisung der fraglichen Zugeständnisse in den administrativen Wirkungskreis der Regierung einer unbeschränkten Ermächtigung der letzteren zur Uebernahme von Garantieverpflichtungen für den Staat behufs Sicherstellung der Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitals von bestehenden und neu herzustellenden Localbahnen gleichkäme, was nach dem Erachten der Regierung sowohl wegen der finanziellen Tragweite der einschlägigen Fragen, als auch wegen der entgegenstehenden verfassungsmässigen Bedenken keinesfalls zulässig erschiene.

Was dagegen die im Artikel IX, Z. 3, angeführten Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung zu Gunsten der Localbahnunternehmungen (Anschlussbauten, Fahrparksbeistellung etc.) anbelangt, ist darauf aufmerksam zu machen, dass diese Leistungen zumeist einen verhältnissmässig hohen Kostenaufwand erfordern, demnach die Uebernahme dieser Leistungen durch die Staatseisenbahnverwaltung ohne Entgelt oder gegen Refundirung in Localbahntitres von mitunter zweifelhaftem Werthe einer staatlichen Subventionirung der betreffenden Localbahn mit so hohen Beträgen gleich zu achten wäre, dass es schon im Hinblicke auf die hieraus für den Staatsschatz erwachsende Gesammtbelastung, wie auch aus principiellen Rücksichten nicht angeht, die Gewährung einer solchen finanziellen Begünstigung für Localbahnen in anderen, als den im Artikel IX, Z. 3, Absatz 2 angeführten Fällen einer ausreichenden Compensation für die Staatseisenbahnverwaltung dem administrativen Ermessen der Regierung anheimzustellen.

Noch weniger aber erscheint es der Regierung zulässig, eine gesetzliche Verpflichtung der Staatseisenbahnverwaltung zur Uebernahme der fraglichen Leistungen zu Gunsten der Localbahnunternehmungen zu normiren, wie dies in verschiedenen Expertengutachten in Vorschlag gebracht worden ist, da hiedurch dem Staatsbetriebe sehr erhebliche, in vielen Fällen durch die obwaltenden besonderen Verhältnisse gar nicht gerechtfertigte finanzielle Lasten auferlegt würden.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Mährisch-Neustadt — Ober-Langendorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 2. November die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von dem Commercialrathe Dr. Carl Freiherrn von Offermann in Brünn vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Mährisch-Neustadt der Mährischen Grenzbahn über Aichen und Unter-Langendorf nach Ober-Langendorf und eine Schleppbahnanlage von Ober-Langendorf zu dem nördlich des letztgenannten Ortes gelegenen Steinbruche im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 56.969.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Triest-St. Andrea—Pola: Geleiseanlagen in Triest: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Geleiseanlagen am Molo IV und deren Verbindung mit dem Rivageleise b, Magazin V, und dem Südbahnhofe in Triest für den 17. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Lascia betraut. [G.-I.-Z. 21.040.]

— (Linie Krakau—Podwołoczyska: Herstellung einer Rollbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Rollbahn vom Lagerplatze der Firma R. Weill & Comp. in Trzciana zu einem zweiten auf Bahngrund gelegenen Holzplatze in der Station Trzciana für den 17. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [G.-I.-Z. 21.044.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Linie Wien—Bodenbach: Getreidemagazin in Wien.) Am Frachtenbahnhofe in Wien wird für Zwecke der Gebrüder Gibian ein Getreidemagazin hergestellt. [27. October, Z. 46.403.]

— (Bauliche Herstellungen in Simmering.) Für die Aufstellung eines Wasserreinigungsapparates und einer Dampfspeisepumpe, sowie für die Anbringung einer Vorrichtung zum Abhängigmachen der Heizthüre von den Schlussklappen des Rauchabzugcanales bei der Dampfpumpenanlage in Simmering wurde die Baubewilligung ertheilt. [24. October, Z. 52.427.]

— (Sicherungsanlage und Geleisereconstruction in Prag [Bubna].) Das Project für die Herstellung einer Sicherungsanlage und für die damit in Verbindung stehende Geleisereconstruction in der Station Prag (Bubna) wurde zur Ausführung genehmigt. [24. October, Z. 42.203.]

— (Führung einer Strasse durch den Bahnviaduct.) Die Herstellung einer am linken Moldauufer in Bubna gelegenen, zu den Central-Schlachthäusern und dem Viehmarkte in Holesovic durch die letzte Oeffnung des Bahnviaductes führenden Strasse, ferner für die im Zuge dieser Strasse in der genannten Viaductöffnung beabsichtigte Durchleitung des Sammelcanales wurde genehmigt. [25. October, Z. 48.168.]

— (Linie Brünn—Tischnowitz: Strassenbrückenwaage in Obrowitz.) In der Station Obrowitz wird für Zwecke der Zuckerfabriks-Actiengesellschaft vormals Theodor Bauer eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt. [22. October, Z. 56.812.]

Projectirte Localbahn Světla-Kácov. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der in der Zeit vom 26. bis 28. Juni durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Světla der Strecke Wien—Nimburg der Oesterr. Nordwestbahn nach Kácov hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn in Gemässheit der Commissionsanträge genehmigt. [24. October, H.-M.-Z. 44.967.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Bauherstellung.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für Herstellung eines Aufstellungsgeleises nächst dem Raimundtheater in der Strohmayergasse wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung übersendet. [29. October, H.-M.-Z. 58.290.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stanislau—Woronienka: Technisch-polizeiliche Prüfung und Betriebsconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka—Landesgrenze der Betriebsconsens ex commissione ertheilt und wird der öffentliche Verkehr am 20. November auf dieser Linie eröffnet werden. [14. November, Z. 62.085.]

— (Fahrordnungs-Aenderungen.) Auf der Localbahn Elbogen-Neusattl verkehren vom 15. November an die Züge 1557 und 1558 täglich, und auf der Localbahn Strakonitz-Winterberg werden die Züge 3655 und 3656 vom 1. December an täglich verkehren.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 200 Güterwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die erbetene Bewilligung zur beabsichtigten Anschaffung von 200 Stück offenen Güterwagen ertheilt, von welchen die Hälfte mit Handbremsen versehen und welche sämmtlich nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 27. März 1893, 11.770, genehmigten Typenplänen in den gesellschaftlichen Hauptwerkstätten Simmering und Prag-Bubna hergestellt werden sollen. [Z. 60.778.]

Brünner Localbahn. (Locomotivprüfung.) Am 23. Juni hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der Brünner Localbahn bestimmten Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz erbaut und mit der Fabriksnummer 3047, dem Namen „Hedwig" und der Inventarsnummer 6 versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. Die Locomotivtype wurde mit Handelsministerial-Erlass vom 11. Jänner 1894, Z. 1453, genehmigt. [H.-M.-Z. 40.691.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 31. October, Z. 65.416, dem Nikolaus Szontágh, dem Ladislaus Kronbecher und dem Cornel Kronbecher für eine von der Station Poprád-Felka der Hauptlinie Oderberg-Csácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Podolin—Poprád-Felka abzweigende, einerseits bis Barlangliget, andererseits bis zur Station Csorba (zwischen Ruttka und Poprád-Felka) der erstgenannten Hauptlinie führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 31. October den Einwohnern von Kis-Márton (Eisenstadt) Josef Haller und Mathias Laschober:
   a) für eine von der Station Vuka-Pordány (Prodersdorf) der Linie Raab—Oedenburg—Ebenfurth abzweigende, über Kis-Márton, Szent György, Sércz, Fehér-Egyház, Feketeváros, Széleskut, Sásony, Nyulas und die Gemarkung der Gemeinde Neszider (Neusiedl am See) in der Station Pándorf (Parendorf) der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a/L. verbindende normalspurige Localbahn als Hauptlinie;
   b) für eine von der zukünftigen Station Sércz der Linie a) abzweigende, bis Szent Margita (St. Margarethen) und weiterhin bis zu den dortigen Steinbrüchen führende gleichfalls normalspurige Flügelbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 31. October, Z. 69.859, dem Reichstags-Abgeordneten Dr. Theodor Malkovich und dem Advocaten Dr. Eugen Köves für eine von der Station Veszprém der Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) — Veszprém — Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger) — Fehring (—Graz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Tót-Vászóny, Német-Vászony, Leányfalú, Petend, Kapolcs, Monostor-Apáti und die Gemarkung der Gemeinde Diszel mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Ukk — Tapolcza in deren Endstation Tapolcza verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 31. October, Z. 79.751, der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft:
   a) für eine von der Station Törökbecse-Franyova (Aracs) der im eigenen Betriebe stehenden Linie Nagy-Kikinda—Törökbecse—Nagy-Becskerek abzweigende und diese nach Ueberbrückung der Theiss in der Station Ó-Becse mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—O-Becse der Bács-Bodrogher Comitatsbahnen;
   b) für eine von O-Becse abzweigende, über Tisza-Földvár, Nádaly, Turia, Szent Tamás, Kussura, Torsza, Lolity, Hódság und die Gemarkung der Gemeinde Rácz-Militics in der Station Gombos-Bogojeva mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) — Gombos — Eszék — Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, eventuell eine gleichfalls von O-Becse ausgehende, die Linien a) und b) über O-Verbász und Uj-Verbász in der Station Verbász-Kula mit der Hauptlinie Budapest—Verbász-Kula—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und diese von dort aus über Kula, Keresztur, Filipova und die Gemarkung der Gemeinde Rács-Militics gleichfalls in der Station Gombos-Bogojeva mit der Linie Nagyvárad—Gombos—Eszék—Villany verbindende, schliesslich
   c) für eine von Törökbecse-Franyova abzweigende, bis zu einem geeigneten Punkte des Theissufers führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

— (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 30. October, Z. 76.920, die seinerzeit mit Erlass vom 31. October 1893, Z. 71.724, den Budapester Einwohnern: dem Advocaten Dr. Eugen Nagy und dem kgl. Bezirksarzte Dr. Geza Kresz, im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Mecsetgasse im III. Bezirke von Budapest (Altofen) ausgehende

a) einerseits entlang der Hidegkúter und Vörösvárer Landstrasse bis Hidegkút,
b) andererseits, und zwar gleichfalls mit Benützung des Strassenkörpers der dorthin führenden Landstrasse, bis Budakesz führende

schmalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Localbahn Ujvidék-Zombor-Baja. (Baufortschritte.) Der Bau der längs dem linken Donauufer von Ujvidék (Neusatz) aus über Zombor bis Baja in Ausführung begriffenen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123) ist von Baja aus über Vaskut, Ryicza, Stanisics, Gakova, Nenadics bis zur Gemarkung der Gemeinde Csicsova nahezu fertig gestellt und hofft man, dass bei Andauer der günstigen Witterung noch bis Zombor vorgeschritten werden wird.

Projectirte Localbahn Karczag—Tisza-Füred. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Jász-Nagy-Kun-Szolnok und Heves haben die Realisirung der projectirten Localbahn Karczag—Tisza-Füred (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1892, Vorconcession Post 1) für den Fall materiell zu fördern beschlossen, wenn deren Ausbau bis Ende 1895 sicher gestellt werden sollte. Die projectirte Linie wird von der

Station Karczag der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese in nördlicher Richtung mit deren Linie Hatvan—Füzes-Abony—Debreczen, sowie in Tisza-Füred mit der Theiss verbinden. Die Fortsetzung dieser Linie wird von Tisza-Füred aus im Bereiche des Comitates Borsod bis Mezö-Csat und von dort aus bis Nyék-Ladháza (nächst Miskolcz) (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 10, Vorconcession Post 4) zum Anschlusse an die Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen erfolgen.

Ausland.

Frankreich. (Secundärbahnen und Tramways im Jahre 1893.) Nach der officiellen Statistik betrug die Länge der eine Staatsgarantie geniessenden und dem Personen- und Güterverkehre dienenden Secundärbahnen Frankreichs 645 km, deren Anlagecapital rund 31 Millionen Francs betrug. Die Roheinnahmen dieser Linien stellten sich im Jahre 1893 auf 1,529.000 Frcs.; mehr als die Hälfte dieses Netzes wies einen Betriebsabgang auf, so dass im Ganzen die Reineinnahmen des 645 km grossen Bahnnetzes nur 26.000 Frcs. betrugen. Die vom Staate finanziell nicht unterstützten Secundärbahnen stellen ein Netz von 288 km Länge mit einem Anlagecapitale von 33,700.000 Frcs. dar; dieselben erzielten im genannten Jahre eine Roheinnahme von 4,209.000 Frcs. und eine Reineinnahme von 959.000 Frcs. Die mit Dampfkraft, Elektricität, Pressluft oder Kabel betriebenen Tramways mit einer Gesammtlänge von rund 100 km umfassen ein Anlagecapital von 16,470.000 Frcs. Die Roheinnahmen dieser Tramways betrugen im verflossenen Jahre 3,289.000 Frcs., von welcher Summe 1,068.000 Frcs. als Reinertrag verblieb, was einer durchschnittlichen $6^1/_2$percentigen Verzinsung entspricht. Die mit Pferden betriebenen Tramways besassen im Jahre 1893 eine Länge von 635 km und stellten ein Anlagecapital von 122,379.000 Frcs. dar: die Roheinnahmen dieses Netzes betrugen 38,536.000 Frcs., die Reineinnahmen 3,150.000 Frcs. Die durchschnittliche $2^1/_2$percentige Verzinsung des Capitals erscheint nur deshalb so gering, weil einzelne Pferdebahnlinien von grösserem Umfange in Paris und einigen anderen Städten sehr ungünstige Betriebsergebnisse aufweisen. [„Railway News.“]

Belgien. (Staatsbahnen im Jahre 1892.) Die Ausdehnung des belgischen Staatsbahnnetzes betrug am 31. December 1892 3249 km. Der Fahrpark betrug 2091 Locomotiven, 1287 Tender, 2841 Personenwagen, 577 Gepäcks- und 43.710 Güterwagen. Der Verkehr spielte sich auf 916 Stationen, Haltestellen und Haltepunkten ab und wird von 6482 Beamten, 1435 Anwärtern, 34.146 ständigen Arbeitern und 818 Aushilfsarbeitern versehen Die Verkehrsleistung betrug im Berichtsjahre 23,099.048 Personenzugskilometer (gegen 22,929.544 in 1891), 16,852.717 Güterzugskilometer (gegen 16,919.999 in 1891), 169,042.713 Personenwagenkilometer und 286,577.911 Güterwagenkilometer (gegen 167,267.274 und 288,340.074 in 1891); durchschnittlich bestand jeder Personenzug aus 7·51, jeder Güterzug aus 17·46 Wagen. Die Leistung im Personenverkehre ist also gestiegen, diejenige im Güterverkehre zurückgegangen; zugleich zeigt sich das Bemühen, die Zugkraft stärker auszunützen und die Züge länger zu machen, doch ist dieses Bemühen nach der Lage der Dinge im Güterverkehre mehr als im Personenverkehre von Erfolg gekrönt. Bei der Ausnützung der Personenwagen steht die II. Wagenclasse obenan; denn bei ihr wurden die angebotenen Plätze in Schnellzügen zu 48·04 pCt., in Personenzügen zu 24·78 pCt. besetzt. In der I. Classe betrug die Ausnützung dagegen nur 35·95, bezw. 10·87 pCt. und in der III. Classe 18·54, bezw. 24·33 pCt. Es zeigt sich also auch hier die bekannte Erscheinung, dass bei den Schnellzügen die oberen Classen, bei den Personenzügen dagegen die III. Classe bevorzugt wird; durchschnittlich wurden von allen angebotenen Plätzen 25·18 pCt. benützt. Der zur Förderung der Sonntagsruhe eingerichtete Ausfall der Güterzüge an Sonntagen ist im Berichtsjahre weiter ausgedehnt worden; während im Jahre 1891 von 1621 Zügen (56.920 Zugskilometer) 1442 Züge mit 48.838 Zugskilometern ausfielen, wurden 1892 während der am wenigsten verkehrsreichen Zeit vom 1. März bis 15. September von 1639 Zügen (56.885 Zugskilometer) 1504 Züge mit 47.602 Zugskilometer eingestellt. Befördert wurden 68,515.978 Personen und 26,029.140 t Güter. Durch Entgleisungen und Zusammenstösse ereigneten sich 145 Zugsunfälle, durch welche 2 Personen getödtet und 111 verletzt wurden; ausserdem wurden 57 Reisende, 814 Bedienstete und 82 andere Personen das Opfer ihrer eigenen Unvorsichtigkeit, so dass im Ganzen 104 Personen getödtet und 962 Personen verletzt wurden, also im Ganzen 1066 Personen durch die Eisenbahn an ihrem Leben oder ihrer Gesundheit Einbusse erlitten. Um die Folgen solcher Verletzungen möglichst abzuschwächen, ist auch im Berichtsjahre mit der Neuordnung des Rettungsdienstes fortgefahren worden, so dass jetzt jeder Personenzug, sowie sämmtliche Werkstätten, Stationen und Haltestellen mit Rettungskästen, die den Fortschritten der Wundheilkunde entsprechend ausgestattet wurden, versehen sind. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehre 46,343.225 Frcs., aus dem Gepäcksverkehre 1,239.631 Frcs., aus dem Stückgutverkehre 6,188,880 Frcs., aus dem Wagenladungsverkehre 78,290.858 Frcs. und aus verschiedenen Quellen 9,187.874 Frcs., im Ganzen also 141,250.468 Frcs. Ein Rückgang, der sich bei den Gesammteinnahmen mit rund 2,000.000 Francs bemerkbar macht, wurde hauptsächlich durch den Wagenladungsverkehr und die verschiedenen Quellen veranlasst. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 84,212.670 Frcs. oder 60 pCt. der Einnahmen; es verblieb also ein Ueberschuss von 57,037.798 Francs. Das in dem Staatsbahnnetz angelegte Capital berechnete sich am 31. December 1892 auf 1.370,184.584 Frcs., es verzinste sich also mit mehr als 4 pCt., während sich die belgische Staatsschuld zu diesem Zeitpunkte auf 2.146,821.173 Francs belief, aber nur 3·5 und 3 pCt. Zinsen trug. Unter Zugrundelegung eines Zinsfusses von 3·5 pCt. würde sich aber der Handelswerth des Staatsbahnnetzes, nach dem Ueberschusse von 1892 berechnet, auf wenigstens 1·5 Milliarden Francs belaufen; hiezu würden noch die Privatbahnen kommen, deren Concessionen in durchschnittlich 50 Jahren ablaufen. Die belgische Staatsschuld findet also zum grossen Theil ihr Gegengewicht in dem Eisenbahnbesitz des Staates. Das gesammte belgische Eisenbahnnetz (Privat-, Staats- und Nebenbahnen) hatte im Jahre 1892 bei einer Gesammtausdehnung von 5745 km einen Fahrpark von 2866 Locomotiven, 4314 Personen- und 59.348 Güterwagen und verfügte über ein Heer von 10.423 Beamten und 43 182 Arbeitern (zusammen 53.605 Personen). Bei einem Verkehre von 88,225.605 Personen und 41,158.359 t Gütern wurden aus dem Personenverkehre 61,168.461 Frcs., aus dem Gepäcksverkehre 1,503.050 Frcs., aus dem Güterverkehre 110,813.852 Frcs. und aus verschiedenen Quellen 11,402.940 Frcs., im Ganzen also 184,888.306 Frcs. vereinnahmt. Davon verzehren die Betriebsausgaben 107,359.700 Frcs oder 58 pCt., so dass ein Ueberschuss von 77,359.700 Frcs. verblieb. Getödtet wurden 151, verletzt 1008 Personen, so dass im Ganzen 1159 Menschen unfreiwillig durch den Eisenbahnbetrieb Schaden an Leben oder Gesundheit erlitten. [„Verkehrs-Zeitung.“]

Türkei. (Aufhebung der ärztlichen Observation.) Die 24stündige, in den Lazarethen Mustapha Pascha und Zibeftsche zu erledigende Observation gegen Reisende aus Europa wurde aufgehoben. [Z. 61.397.]

England. (Reineinnahmen der Bahnen im Jahre 1893.) Nach einem Ausweise des Londoner Handelsamtes haben sich in dem zu festen Zinsen berechtigten Anlagecapitale der Bahnen folgende Aenderungen ergeben: Die Capitalsgruppe mit Verinteressirung von 3—4 pCt. hat eine Verminderung um 24 Millionen Pfund Sterling erfahren, und ist der Percentsatz derselben zum gesammten Obligationencapitale gegen das Vorjahr von 53·4 pCt. auf 41·3 pCt. gefallen; dagegen ist die Gruppe mit 2—3 pCt. Verinteressirung um 38 Millionen gestiegen, desgleichen der Percentsatz von 24·5 auf 37·6 pCt. Diese Aenderungen sind fast zur Gänze auf Conversionen zurückzuführen, worunter jene der London- und Northwestern-Bahn besonders in Betracht kommt, welche einen Betrag von 27,800.000 £ in vierpercentigen Obligationen auf dreipercentige Papiere umwandelte. Die Dividendenzahlung zeigt gegen das Jahr 1892 in jeder Capitalsgruppe Rückgänge. Von dem Actiencapitale mit einer Dividende zwischen 6—7 pCt. sind 41 Millionen in die nächst niedere Gruppe von 5—6 pCt. getreten, was umso erheblicher erscheint, als in der ersteren Gruppe überhaupt nur 45 Millionen Pfund Sterling Capital enthalten waren. Von der letzteren Gruppe sind rund 22 Millionen in jene mit einer Dividende zwischen 4—5 pCt. eingetreten. Von letzteren sind wieder 33 Millionen in die Dividendengruppe zwischen 3—4 pCt. gelangt; aus dieser sind 8 Millionen in die Gruppe von 2—3 pCt. getreten. Die letztgenannte Capitalsgruppe hat eine Verminderung um 19 Millionen erfahren, während die Gruppe mit Dividenden zwischen 1—2 pCt. um 15 Millionen gesunken ist, welche im Jahre 1893 blos eine Dividende unter 1 pCt. erlangten.

Afrika. (Neue Bahnlinie im Bechuanalande.) Der englische Staatssecretär für die Colonien hat dem Schatzamte ein Uebereinkommen, welches zwischen der Regierung von Britisch-Bechuanaland, der südafrikanischen Gesellschaft und der concessionirten Gesellschaft für die Anlage von Bahnen im Bechuanalande, betreffs Herstellung einer Bahnlinie von Vryburg nach Palapye, abgeschlossen wurde, zur Genehmigung unterbreitet. Diese Linie soll mit einer Spurweite von 3′ 6″ engl. = 1·067 m ausgeführt werden; das Unternehmen wird mit Unterstützung der Regierung dez Bechuanalandes realisirt, in der Erwartung, dass hiedurch wesentliche Ersparnisse in den bisherigen Kosten der Transporte, sowie überhaupt der gesammten Verwaltung im Lande erzielt werden können. Die Vorlage des Uebereinkommens erfolgte zu dem Zwecke, damit Seitens der britischen Regierung vorläufig der Colonialregierung die nöthigen Mittel für diese Bahnsubsidien vorgestreckt werden. Für die bereits eröffnete Bahnstrecke von Vryburg nach Mafeking gewährt die Colonialregierung und die britische südafrikanische Gesellschaft Landschenkungen, jedoch keine Baarzuschüsse; für die Projectsstrecke von Mafekiug nach Gaberones leistet die erstgenannte Regierung einen Zuschuss von 10.000 £ durch 10 Jahre und die vorbezeichnete Gesellschaft einen solchen von 5000 £. Für die weitere Bahnstrecke von Gaberones nach Palapye ist gleichfalls die Gewährung von Beiträgen Seitens der Regierung und der Gesellschaft in ähnlicher Höhe in Aussicht genommen. [„Railway News.“]

Schiffahrt.

Suezcanal. (Verkehr.) Der Verkehr des Suezcanals zeigt nach den vorliegenden officiellen Daten schon seit einigen Jahren eine stetige Abnahme, welche mit dem allgemeinen Rückgange des Handels in dem gleichen Zeitraume in Connex steht. Für die letzten drei Jahre stellen sich die Verkehrsziffern folgendermassen:

Jahr	Anzahl der Schiffe	Tonnengehalt derselben	Einnahmen in Francs
1891	4207	8,698.777	83,422.101
1892	3559	7,712.028	74,452.436
1893	3341	7,659.068	70,667.361

Das percentuelle Verhältniss, in welchem die einzelnen Staaten an diesem Verkehre theilnahmen, ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

	1893		1892		1891	
	Schiffe pCt.	Tonnen pCt.	Schiffe pCt.	Tonnen pCt.	Schiffe pCt.	Tonnen pCt.
Grossbritannien . .	71·98	75·11	72·52	75·55	76·47	78·60
Deutschland . . .	8·14	7·26	8·20	7·18	7·56	6·85
Frankreich	5·69	6·02	4·89	3·39	4·07	4·69
Holland	5·33	4·27	4·97	4·14	3·49	3·09
Italien	2·00	1·56	2·08	1·66	2·76	2·07
Oesterreich-Ungarn	2·12	2·18	1·71	1·62	1·21	1·29
Spanien	0·87	0·92	0·73	0·89	0·67	0·79
Norwegen	1·50	1·16	1·85	1·40	1·31	0·97
Russland	0·72	0·70	0·62	0·57	0·50	0·45
Türkei	1·02	0·52	1·21	0·60	0·95	0·48
Aegypten	0·15	0·06	0·06	0·02	0·02	(0·001)
Japan	0·03	0·02	0·08	0·05	0·14	0·09
Portugal	0·30	0·15	0·65	0·66	0·69	0·58
Belgien	0·03	0·02	0·11	0·07	—	—
Griechenland . . .	—	—	0·17	0·14	0·12	0·04
Ver. Staaten Amer.	0·09	0·04	0·06	0·01	0·02	(0·004)
China	—	—	0·06	0·03	—	—
Dänemark	—	—	—	—	0·02	0·01
Brasilien	0·03	0·01	—	—	—	—
Siam	—	—	0·03	0·02	—	—
Summa . .	100	100	100	100	100	100

[„Railway News.“]

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 9. November herausgegebene CXLIV. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 733: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 4. November 1894, Z. 19.611, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, dann aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach der Bukowina.

— (Inhalt des CXLV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 12. November herausgegebene CXLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 734: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. November 1894, Z. 86.763, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus mehreren ungarischen Comitaten nach Niederösterreich.

Nr. 735: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 5. November 1894, Z. 153.685, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern, sowie im directen Verkehre von Schweinen zu Zucht-, bezw. Nutzungszwecken aus Ungarn nach Böhmen.

Nr. 736: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 7. November 1894, Z. 156.179, betreffend die Sperre eines Theiles der Gerichtsbezirke Zbirow und Hořowitz für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

— (Inhalt des CXLVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 14. November herausgegebene CXLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 737: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 3. November 1894, Z. 89.683, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Galizien.

Nr. 738: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 3. November 1894, Z. 84.954, betreffend das Verbot des Einbringens von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Freistadt in Schlesien nach Galizien.

Nr. 739: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 10. November 1894, Z. 30.411, betreffend die Aufhebung der gegenüber Ungarn angeordneten Viehverkehrsbeschränkungen.

Nr. 740: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 11. November 1894, Z. 19.896, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Lika-Krbava in Croatien nach Schlesien.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. November d. J. dem Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Regierungsrathe Franz Schulz aus Anlass der erbetenen Versetzung in den bleibenden Ruhestand den Titel und Charakter eines Hofrathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Wurmbrand m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. November d. J. dem mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrathes bekleideten Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Dr. Max Freiherrn von Buschman den Titel und Charakter eines Hofrathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Wurmbrand m. p.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

Im Gebiete der Stadtgemeinde Klostergrab in der Strecke Prag—Moldau werde nachstehende **Bauherstellungen** zur Ausführung gelangen:

A) In km 142·3/4 (ehemalige provisorische Station Klostergrab) werden neu errichtet:
   a) ein zweistöckiges Wohngebäude,
   b) ein zugehöriges normales Nebengebäude,
   c) eine normale Kehrichtgrube und
   d) ein normaler Auslaufbrunnen;

B) In der Station **Klostergrab** wird
   e) der bei dem Wasserstationsgebäude bestehende Wohnungsanbau erweitert und adapirt.

Die zu vergebenden Arbeiten bestehen in der completen Herstellung der in vollständig benützungsfähigem Zustande zu übergebenden Objecte.

Die Bauvergebung erfolgt gegen für jedes Object getrennt anzugebende Panschalverträge; die Arbeiten unter den in den Plänen eingetragenen Normallinien, dann die sonstigen Arbeiten auf Nachmass, wie die Erdarbeiten für die Wasserleitung, die Einfriednngen etc. werden auf Grund der zu offerirenden Einheitspreise entschädigt.

Mit dem Baue ist erst im Frühjahre zu beginnen und die Arbeiten sind derart zu betreiben, dass die sub e) genannte Erweiterung und Adaptirung des Wohnungsanbaues in der Station Klostergrab am 1. Juli 1895 und die übrigen sub a)—d) angeführten Herstellungen am 1. October 1895 anstandslos in Benützung genommen werden können.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes, sowie die Formularien des letzteren, der summarische Kostenvoranschlag und die Preisliste für die Arbeiten auf Nachmass, ferner die auf den Bau Bezug habenden Pläne, allgemeine und besondere Bedingnisse und die Baubeschreibung liegen in dem Bureau des Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Prag, Hybernergasse Nr. 1564, auf und können während der Bureaustunden, d. i. an Wochentagen von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9—12 Uhr Vormittags, dortselbst eingesehen werden.

In dem genannten Bureau werden den Offerenten auch alle etwa gewünschten Aufklärungen ertheilt und jedem von denselben das Offertformulare, der summarische Kostenvoranschlag sammt Preisliste für Arbeiten auf Nachmass und die näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes ausgefolgt.

Die Offerte, denen die Bestätigung der Directionscassa über den Erlag des Vadiums von 3500 fl. beizuschliessen ist, sind versiegelt und auf dem Couvert mit der Aufschrift „Offert auf Hochbau-Herstellungen in Klostergrab“ versehen, spätestens bis 1. December l. J., 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction einzureichen.

Bis 31. December 1894 bleiben die Offerenten mit ihren Offerten im Worte.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der soliden Ausführung der übernommenen Bauten darzuthun in der Lage sein werden.

Weiters wird darauf aufmerksam gemacht, dass Offerte, denen die Bestätigung über den Erlag des Vadiums nicht beigeschlossen wird, dann unvollständige, d. i. in allen Theilen nicht gehörig ausgefüllte, sowie solche Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, und schliesslich jene, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, als nicht eingelangt betrachtet werden

Prag, am 12. November 1894.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages V zum Local-Gütertarife, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1894, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stanislau—Woronienka gelangt zum Local-Gütertarife (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), Theil II, Heft 2, der Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. den Kilometerzeiger für die Strecke Stanislau—Woronienka und

II. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen gegen Erlag von 10 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 9. November 1894. [845]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr (Verkehr mit Oesterreich).

Einführung eines Ausnahmetarifes für verschiedene Artikel.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1894 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von verschiedenen Artikeln in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit (Stationen der Jura-Simplon-Bahn) andererseits in Kraft.

Durch denselben werden nachstehende auf dem Instructionswege eingeführten Frachtsätze aufgehoben, und zwar:

a) Mit 30. November 1894
   1. der am 1. Juli 1885 zur Einführung gekommene Frachtsatz von Frcs. 44.18 pro 1000 kg rücksichtlich Bakov-Romanshorn transit für Sammelladungen bei Aufgabe von 7000 kg;
   2. der vom 1. September 1891 an giltige Frachtsatz von Frcs. 49.07 pro 1000 kg für Güter aller Art rücksichtlich Bodenbach und Tetschen-Genf transit;
   3. der vom 1. November 1893 an giltige Frachtsatz von Frcs. 52.92 pro 1000 kg für Güter aller Art Bakov-Genf transit bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 7000 kg.

b) Mit 31. Jänner 1895
   die vom 1. April 1887 giltigen Frachtsätze für Sammelladungen rücksichtlich Bodenbach und Tetschen-Romanshorn transit von Frcs. 45.— und rücksichtlich Reichenberg-Romanshorn transit von Frcs. 48.60 pro 1000 kg.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. November 1894. [846]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Einführung der Abtheilung B des Theiles I.

Am 1. Jänner 1895 gelangt die Abtheilung B des Theiles I für den vorbezeichneten Güterverkehr zur Einführung, welche allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern, besondere Vorschriften für bestimmte Transport-Gegenstände, die Güterclassification, sowie den Nebengebührentarif enthält.

Die Abtheilung B des Theiles I ist giltig ab 1. Jänner 1895 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, sowie für den Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg und ab 1. Februar 1895 für den Rumänisch-Norddeutschen und den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, sowie für den Elbe-Umschlagsverkehr Rumänien-Laube.

Exemplare der Abtheilung B des Theiles I sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. November 1894. [847]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumänien andererseits.

Einführung des Nachtrages III zu Theil I.

Am 1. Jänner 1895 gelangt der Nachtrag III zum vorbezeichneten, vom 1. April 1890 giltigen Theil I zur Einführung.

Derselbe enthält die Aufhebung der in diesem Theile I enthaltenen und noch giltigen Bestimmungen, und zwar mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, sowie für den Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg und vom 1. Februar 1895 für den Rumänisch-Norddeutschen und Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, sowie für den Elbe-Umschlagsverkehr Rumänien-Laube.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. November 1894. [848]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zu Theil II, Heft 1 des Gütertarifes.

Am 1. December 1894 tritt der Nachtrag V zu Theil II, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Geänderte Stationstarife für den Verkehr zwischen den Stationen Aschaffenburg und Neu-Ulm der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits.
2. Geänderte und ergänzte Stationstarife für den Verkehr zwischen den Stationen Passau, Salzburg und Simbach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.
3. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 33 für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Jänner 1895.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. November 1894. [849]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft 3 des Gütertarifes.

Am 1. December 1894 tritt der Nachtrag II zu Theil II, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Eine Aenderung von Stationsnamen.
2. Eine Ergänzung der Stationstarife für Eisenstein (k.k.St.B.) und Furth i. W. (B.W.B),
3. Eine Aenderung der Bestimmungen zum Ausnahmetarif Nr. 7 für Bier.
4. Einen neuen Ausnahmetarif Nr. 14 für Baumwollwaaren u. s. w.
5. Die Ermässigung des Frachtsatzes Doos—Neusattl im Ausnahmetarif Nr. 21 für Glaubersalz u. s. w.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 15. November 1894. [850]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. December 1894 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Tirol und Vorarlberg) einerseits und Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckar-Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M., der Hessischen Ludwigsbahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Wilhelm Luxemburg-Bahn, der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinisch) und der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn andererseits in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif, Heft 1, vom 1. Juni 1886, und Heft 2, vom 1. September 1887, nebst Nachträgen und allen hiezu erlassenen Verfügungen aufgehoben und ersetzt.

Für jene Stationen, welche in den neuen Tarif nicht einbezogen sind oder deren Frachtsätze eine Erhöhung erfahren, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Jänner 1895 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen uud Stationen zum Preise von 50 kr. ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. November 1894. [851]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Württembergischer Güterverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. December 1894 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Tirol und Vorarlberg) einerseits und Stationen kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1886 nebst Nachträgen und allen hiezu erlassenen Verfügungen aufgehoben und ersetzt.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder bisher bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Jänner 1895.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Kreuzern österr. Währung für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. November 1894. [852]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung von Frachtsätzen für die Beförderung von Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz, sowie Eisenbahnschwellen.

Die im Localgütertarife Theil II, Heft 2, Abschnitt D, sub IX, B, 2 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), enthaltenen ermässigten Frachtsätze für die Beförderung von Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz, sowie Eisenbahnschwellen ab Stationen der Bukowinaer Localbahnen nach Nowosielitza, dann nach Suczawa transit für Rumänien und Südrussland treten am 31. December 1894 ausser Wirksamkeit.

Ueber die an deren Stelle zur Einführung gelangenden Taxen im Verkehre mit Nowosielitza wird eine besondere Bekanntmachung erlassen werden, während für den Verkehr nach Suczawa transit für Rumänien und Südrussland in der Neuauflage des genannten Tarifes pro 1895 theilweise erhöhte Taxen enthalten sein werden.

Wien, am 14. November 1894. [853]

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarifes IV.

Mit 1. December 1894 tritt zum Ausnahmetarife IV des combinirten Schiffs- und Bahnverkehres, giltig vom 1. August 1892, der Nachtrag II in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Vorwort.
II. Ergänzung der besonderen Bestimmungen.
III. Aenderung der Reexpeditionstabelle.
IV. Abgeänderte und neue Frachtsätze.
V. Abänderung von Stationsnamen.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den betheilgten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. November 1894. [854]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr, bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Aenderung der Bestimmungen über die Beförderung von Flüssigkeiten in Reservoir- und Cisternenwagen.

Die nachstehend bezeichneten Bestimmungen über die Beförderung von Flüssigkeiten in Reservoir- und Cisternenwagen treten mit 31. December 1894 ausser Kraft:

A. Im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande.

Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1886, Seite 52, lit. c,

Theil V, 1. Heft, vom 1. April 1890, Seite 9, Ziffer 9, lit. c,

Theil V, 2. Heft, vom 1. Mai 1890, Seite 9, Ziffer 9, lit. c,

Theil V, 3. Heft, vom 1. März 1889, Seite 6, Ziffer 8, lit. c.

B. Im Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehre, bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehre.

Theil I, Abtheilung B, vom 1. August 1886, Seite 20, lit. c,

Theil II, Tarifheft Nr. 1, vom 20. August 1886, Seite 90, Ziffer 4, lit. c,

Theil II, Tarifheft Nr. 2, vom 1. September 1886, Seite 102, Ziffer 4, lit. c,

Theil II, Tarifheft Nr. 3, vom 1. September 1886, Seite 75, Ziffer 5, lit. c.

Dagegen wird lit. f, Absatz 2, der genannten Bestimmungen wie folgt ergänzt:

„Bei Ueberschreitung dieser Frist kommt die durch den Localtarif der betreffenden Bahn festgesetzte Verspätungsgebühr zur Erhebung.

Ob und welche Standgebühren für solche leere Wagen erhoben werden, welche sonst in einer Station deponirt bleiben, bestimmen ebenfalls die Localtarife der betheiligten Eisenbahnen."

Wien, am 14. November 1894. [855]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungarische Eisenbahnen.

Ausgabe des Nachtrages V zum gemeinsamen Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893.

Mit 1. December 1894 tritt der obengenannte Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Verzeichnisses jener österrreichischen und ungarischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist.
II. Aenderung, bezw. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement.
III. Aenderung, bezw. Ergänzung der Anlage B (§ 50 des Betr.-Regl.).
IV. Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der in der Anlage B zum Betriebs-Reglement (§ 50 B 1) genannten, bedingungsweise zur Beförderung auf österreichischen und ungarischen Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände.
V. Aenderung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transport-Gegenstände.
VI. Aenderung, bezw. Ergänzung des Nebengebühren-Tarifes.
VII. Druckfehler-Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst sowohl bei der gefertigten Direction als auch bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. November 1894. [856]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Verbandstarifes.

Am 1. Jänner 1895 tritt für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1 und 2, in Kraft.

Heft 1 enthält die Frachtsätze für den Verkehr mit den in Oesterreich, Heft 2 die Frachtsätze für den Verkehr mit den in Ungarn gelegenen Stationen.

Gleichzeitig treten mit diesen neuen Tarifen folgende Tarife für den Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischen Eisenbahnverband ausser Kraft, und zwar: Theil II und III, giltig vom 1. October 1885, Theil IV, giltig vom 1. Mai 1886 und Theil V, giltig vom 1. November 1887 nebst allen zu denselben erschienenen Nachträgen.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 14. November 1894. [857]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. December 1894 gelangen in der Relation Blansko-Lundenburg via Brünn directe Fahrkarten aller drei Wagenclassen für Schnellzüge zur Einführung.

Die Preise dieser directen Fahrkarten betragen per Fahrkarte:

Von oder nach	Nach oder von Lundenburg		
	I.	II.	III.
	Classe		
Blansko via Brünn	in Gulden incl. Stempelgebühr		
	4·58	3·05	1·53

Wien, am 13. November 1894. [858]

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife.

Mit 1. December 1894, bezw. 1. Jänner 1895 tritt zum Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 der Nachtrag II in Kraft, welcher Frachtsätze für die Stationen der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz, ferner ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Strecke Jedlesee bis Znaim enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 14. November 1894. [859]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 16 im Nachtrag III.

Ab 1. Jänner 1895 haben die im Ausnahmetarife Nr. 16 des Nachtrages III zum Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich enthaltenen Frachtsätze nunmehr für Baumwolle, rohe, Giltigkeit. Im Artikelverzeichnisse dieses Ausnahmetarifes sind daher die Worte „Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten“ zu streichen.

Wien, am 9. November 1894. [860]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XI.

Mit 1. December 1894 tritt zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1892 der Nachtrag XI in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt. Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg zum Preise von Mark 0·10 erhältlich.

Wien, am 9. November 1894. [861]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf giltigen Anhange zum Localtarife (Theil II).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf gelangt zu dem ab 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf giltigen Anhange zum Localtarif (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ein Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen des Anhanges, giltig vom 1. Jänner 1894;
2. neue ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 50 Hellern bei der Verkaufsstelle Wien (Südbahnhof), Cassa V, erhältlich oder können durch die Südbahn-Stationen bezogen werden.

Wien, am 17. November 1894 [862]

Sonstige Nachrichten.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Magdeburg. (Einführung von ermässigten Ausnahme-Frachtsätzen für die Beförderung von Eisenerzen, abgeröstetem Schwefelkies, Kupfererzabbränden, Hammer-, Luppen- etc. Schlacken zum Hochofenbetriebe.) Am 15. November treten in dem obenbezeichneten Verkehr für die Beförderung von Eisenerzen, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Converterschlacken zum Hochofenbetriebe von der diesseitigen Station Thale nach mehreren oberschlesischen Hochofenstationen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft. Dieselben kommen nur für solche Sendungen, die an Hochofenwerke gerichtet und in den Frachtbriefen ausdrücklich als „zum Hochofenbetrieb bestimmt“ bezeichnet sind, zur Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Güterverkehr von deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa transito. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 1. December tritt der vierte Nachtrag zum Tarife für den directen Güterverkehr von deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlava zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn, bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen, giltig vom 1. Jänner 1893, in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Ergänzung der besonderen Bestimmungen.
2. Neue Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Hannover, Köln (rechtsrh.), sowie der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.
3. Berichtigungen.

Württembergisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 13 für Brennholz und Torf.) Der Ausnahmetarif Nr. 13 für Brennholz und Torf wurde durch folgende Frachtsätze ergänzt:

von Dietmannsried nach Ulm . . .	0·24 Mark	für 100 kg
von Grönnenbach nach Ulm . . .	0·23 Mark	

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Anhang zu Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1892 (Verkehr Werrabahn—N.O.B.). Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 8 für Chamottesteine.) Der Ausnahmetarif Nr. 8 (Chamottesteine) wurde durch folgende Frachtsätze ergänzt:

	Von Coburg	Von Oeslau
	Centimes für 100 kg	
nach Uetikon	189	191

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Beförderung von Heu, Stroh und Hopfenstangen.) Die Bestimmungen, betreffend die Zulassung zweier offener Wagen an Stelle eines S (früher H^8) Wagens zum Versandt von Heu, Stroh und Hopfenstangen im inneren Bayerischen Verkehre unter Berechnung der Fracht für eine Ladung, wurden ausser Wirksamkeit gesetzt und sind bis auf Weiteres für den Versandt benannter Artikel sowohl im inneren Bayerischen als im directen Güterverkehr vorzugsweise und, soweit zweckdienlich, S, Sm und Smy Wagen zu verwenden.

— (Einführung eines Ausnahmefrachtsatzes für die Beförderung von Schlacken.) Für die Beförderung von Schlacken bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ab Hammerau nach Salzburg ist der Ausnahmefrachtsatz von 0·066 Mark für 100 kg zur Anwendung zu bringen.

Schlesisch-Süddeutsche Verkehrsleitungsvorschriften, Heft Nr. 1, vom 1. Juni 1892. (Aenderung in der Verkehrsleitung mit der Eröffnung der Linie Nimptsch—Gnadenfrei.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Nimptsch—Gnadenfrei der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau erfolgt die Verkehrsleitung der Stationen Heidersdorf, Kurtwitz und Nimptsch nördlich der bayerischen Uebergangsstationen Hof, Probstzella und Ritschenhausen nicht mehr über Kohlfurt—Breslau O.S., sondern über Kohlfurt—Liegnitz—Gnadenfrei.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2024	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose	Brody	Waldhof, Station der Hessischen Ludwigsbahn	Bei Aufgabe in Ladungen von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			Mark 4·16		Im Kartirungswege		
				Eisenberg a. d. M.						2·83				
				Welleschin						2·02				
				Zartlesdorf (Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen)						2·07				
				Bielitz						3·08				
				Mähr.-Ostrau						2·98				
				Troppau						3·01				
				Zauchtl (Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn						2·92				
				Arnau						2·68				
				Freiheit-Johannisbad (Stationen der Oesterr. Nordwestbahn)						2·65				
				Troppau (Station der Mähr.-Schles. Centralbahn)						3·01				
2025	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz	Käferthal (Wohlgelegen) (Stationen der Hessischen Ludwigsbahn)	Aussig	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895			Mark 1·78		Im Kartirungswege		
					Settenz (Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn)					1·69				
					Elbogen-Neusattel (Station der Buschtěhrader Eisenbahn)					1·21				
				Lampertheim (Stationen der Hessischen Ludwigsbahn)	Aussig					1·76				
					Settenz (Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn)					1·67				
					Elbogen-Neusattel (Station der Buschtěhrader Eisenbahn)					1·19				
2026	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzspähne zur Bier- u. Essigklärung	Bereg-Szt. Miklós, Station der kgl. ungar. Staatsbahnen	Ludwigshafen a/R.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg je für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Theil IV, Heft 2 vom 1. October 1887 für den Süddeutschen Eisenbahn-Verband		ad a) 6·91 Mk. ad b) 4·32 Mk.		Im Kartirungswege		
					Mannheim, Badische Bahn und Hessische Ludwigsbahn					ad a) 6·85 Mk. ad b) 4·28 Mk.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2027	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	R o h e i s e n	Bndapest-d. v. (Ofen), Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Bndapeet-dnnap. t. p. n. (Donauufer-Frachtbahnhof) Bndapest-Fövámbáz, (Hauptzollamt) Bndapest-Jozsefváros, (Josefstadt) Bndapest-Kelenföld Bndapest-Lipotváros, (Leopoldstadt) Budapest-nyngoti p. n. (Westbahnhof) Stationen der königl. ungar. Staatsbahnen	B ü r g s o l m s Station der königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindesteus 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende Februar 1895			in Mark 2·68		I m K a r t i r u n g s w e g e		
2028	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	M i n e r a l w a s s e r als Frachtgut	L ö h n b e r g Station der königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.	Den in dem Ausnahmetarife Nr. 18 des nebenbezeichneten Tarifheftes enthaltenen ungarischen Stationen	a) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht b) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende Februar 1895	Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn), Theil II, Tarifheft Nr. 5 und 12 vom 15. Februar 1887		Die im nebenbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze für die Station Hanan erhöhen sich ad a) um Mark 0·49 } pro 100 kg ad b) „ „ 0·44 }		I m K a r t i r u n g s w e g e		
2029	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Lebensmittel als Eilfracht	T ö r ö k - B e c s e - a r a c s Station der königl. ungar. Staatsbahnen	Deutschen Stationen der süddeutschen Eisenbahnen	Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 1, Theil II, Hefte Nr. 8, 9, 10 und 13 vom 1. Mai 1886, Nr. 11 und 12 vom 15. Februar 1887 und Nr. 14 vom 15. December 1886 für den süddeutsch-österr.-ungarischen Güterverkehr	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende Februar 1895	Theil II, Hefte Nr. 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14 des süddeutsch-österr.-ungar. Güterverkehres		Austoss von Mark 3·13 an die für die Station Bndapest (St.E.G.) bestehenden Sätze		I m K a r t i r u n g s w e g e		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2030	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Roheisen	Burgsolme Station der königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.	Adlerkosteletz Lieben Pardubitz Prag Stockerau (Stationen der Oe. N. W. B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895			in Mark 2·10 1·76 2·09 1·76 2·19		Im Kartirungswege		
					Brünn Gross-Meseritsch Lieben Pardubitz (Stationen der St. E. G.)					2·42 2·30 1·76 2·09				
					Brünn Mähr.-Ostrau (Stationen der K. F. N. B.)					2·42 2·16				
					Kladno Komotau Kralup Prag Rakonitz (Stationen der Buschtěhrader-Eisenbahn)					1·60 1·40 1·65 1·66 1·56				
					Pilsen Prag (Stationen der Böhm. Westbahn)					1·39 1·66				
					Pilsen (K. F. J. B.) Teplitz-Waldthor (Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen)					1·39 1·49				
2031	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mais	Wien (K. F. J. B.)	Eisenach (Werrab.) Meiningen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. December 1894 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1894	Mark 2·76*) 2·56*)	Mark 2·31 2·14	Mark 0·45 0·42	Im Kartirungswege		*) Frachtsatz abzüglich der Coursdifferenz
				Nussdorf (k. k. St. B.)	Eisenach (Werrab.) Meiningen				2·76*) 2·56*)	2·29 2·12	0·47 0·44			
2032	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile aus Eisen oder Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen	St. Margarethen	Szczakowa transit (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directe entweder nach einer russischen Station oder nach Szczakowa transit (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der im Tarife für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau enthaltenen allgemeinen, sowie der für den Verkehr mit Szczakowa transit, bezw. Granica transit das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau	3·38 Frcs.	3·16 Frcs.	0·22 Frcs.	Im Kartirungswege		
				Bregenz, Buchs, Lindau					3·33 Frcs.	3·11 Frcs.	0·22 Frcs.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2033	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Pitch-Pine- (Pechkiefer-) Holz	Triest und Fiume	Augsburg München C.B. München O.B. München S.B. Nürnberg C.B. Nürnberg O.B.	Unter Anwendung der in Tarife für den Südösterr. - Ungarisch-Deutschen Güterverkehr für Pitch-Pine-Holz bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen festgesetzten Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr, giltig vom 1. December 1888	41·08 34·03 33·36 33·66 48·75 48·98	27·83 24·49 23·98 24·21 35·63 35·86 Francs pro Tonne = 1000 kg	13·25 9·54 9·38 9·45 13·12 13·12	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2034	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Eisenbahnfahrzeuge, verladen	Graz S.B.	B.-Brod	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro beladenen Eisenbahnwagen. Bei Verwendung von Schutzwagen ist weiters die tarifmässige Gebühr für jeden als Schutzwagen eingestellten Wagen zu entrichten	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Variabel	335 h incl. ungar. Steuer, plus der Gebühr von 72 K 93 h für jeden eventuell verwendeten Schutzwagen	Variabel	Im Kartirungswege		
2035	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	Markt-Tüffer	Assling	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	77 Heller	62 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		
2036	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Des Ausnahmetarifes Nr. 39 G (Schlacken zum Hochofenbetriebe)	a) Saaz b) Suchenthal	Beuthen O.S.E. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte O.S. Koschentin Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Tworog Zabrze	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 39 G bestehenden Bestimmungen	Vom 1. December 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890		Mark a) / b) 1·03 / 1·29 1·03 / 1·29 1·02 / 1·28 1·01 / 1·26 1·04 / 1·30 1·01 / 1·32 1·05 / 1·31 1·03 / 1·28 1·04 / 1·29 1·04 / 1·29 1·02 / 1·28 1·00 / 1·26 1·03 / 1·28		Im Kartirungswege		
2037	Buschtěhrader Eisenbahn		Schieferthon	Wotwowitz	Prag (Smichow) (B.E.B.) loco und transit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	17·3 kr. ö. W.	15·3 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätest. 31. Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 133. Wien, 20. November 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Beřkowitz-Melnik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Anschlusse an die Zittau-Reichenberger Eisenbahn bei Kratzau nebst Verbindungscurven zu den Bahnhöfen Liboch und Hirschberg, sowie für eine Verbindung dieser Localbahn von Pankratz über Engelsberg nach Reichenberg.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Grafen Franz Hartig, Herrschaftsbesitzer in Niemes, und Consorten mit den Erlässen vom 6. September 1892, Z. 39.143 (Verordnungs-Blatt vom 22. October 1892, Nr. 121), und vom 7. September 1893, Z. 46.777 (Verordnungs-Blatt vom 31. October 1893, Nr. 126), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Beřkowitz-Melnik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Anschlusse an die Zittau-Reichenberger Eisenbahn bei Kratzau nebst Verbindungscurven zu den Bahnhöfen Liboch und Hirschberg, sowie für eine Verbindung dieser Localbahn von Pankratz über Engelsberg nach Reichenberg auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 22. October 1894. Z. 53.143.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von Mähr.-Altstadt ausgehende und in die Mährische Grenzbahn zwischen der Station Hannsdorf und der Haltestelle Blaschke einmündende Localbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Fabriksbesitzer in Mähr.-Altstadt, Hermann Buhl, im Vereine mit der Stadtgemeinde Mähr.-Altstadt, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von Mähr.-Altstadt ausgehende und in die Mährische Grenzbahn zwischen der Station Hannsdorf und der Haltestelle Blaschke einmündende Localbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. November 1894. Z. 60.773.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den den geänderten § 24 enthaltenden Anhang zu den Statuten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd genehmigt.

Wien, am 8. November 1894. — Z. 22.120. H.-M.-Z. 61.921.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,*) womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen getroffen werden.

(Fortsetzung.)

So entfällt beispielsweise von den mit 21,236.400 fl. angenommenen Gesammtkosten der in Böhmen auszuführenden 14 Localbahnen, welche in der Tabelle S. 11 der Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen (863 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, — XI. Session 1894) angeführt wurden, ein Theilbetrag von rund 2,460.000 fl. (circa 12 pCt.) auf die präliminirten Kosten des Fahrparkes und ein Betrag von 1,250.000 fl. (circa 6 pCt.) auf die damals in Anspruch genommenen, seither allerdings zum Theil erheblich reducirten Kosten der Anschlussbauten.

Bei den übrigen, den Gegenstand der vorbezogenen Regierungsvorlage bildenden 6 Localbahnen (Zeltweg—Wolfsberg, Unter-Drauburg—Wöllan, St. Georgen—Grenze, Neuberg — Mariazell, Mährisch - Budwitz — Jamnitz und Schwarzenau—Zwettl) waren von dem Gesammtkostenerfordernisse von rund 13,000.000 fl. Theilbeträge von 1,043.000 fl. und 429.400 fl., zusammen demnach ein Betrag von 1,472.400 fl. (circa 11 pCt.) für die Kosten des Fahrparkes und der Anschlussbauten in Anspruch genommen, während bei der den Gegenstand des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 23 ex 1894, bildenden Ybbsthalbahn Beträge von 306.000, respective 152.000 fl., zusammen von 458.000 fl. oder circa 16 pCt. der auf 2,870.000 fl. veranschlagten effectiven Gesammtkosten für den Fahrpark und die Anschlussbauten in Waidhofen an der Ybbs und Kienberg-Gaming aufzuwenden sind.

Bei sämmtlichen vorangeführten 21 Bahnen beziffert sich demnach das Erforderniss für Fahrpark und Anschlussbauten zusammen mit 5,640.000 fl. oder 15·2 pCt. der Gesammtkosten von 37,106.400 fl.

Es bedarf wohl keiner näheren Darlegung, dass die obligatorische Ueberwälzung solcher erheblicher Lasten auf die Staatseisenbahn-Verwaltung insbesondere mit Rücksicht auf die stetige Ausdehnung des Localbahnnetzes nicht zulässig erscheint, und dass auch die freiwillige Uebernahme derartiger Lasten auf den Staatsbetrieb in anderen als den im Entwurfe bezeichneten Fällen, in denen eine ausreichende Compensation eintritt, auch künftighin, wie bisher, nur ausnahmsweise nach sorgfältigster Prüfung der obwaltenden Verhältnisse, wie auch im Hinblicke auf die Bedeutung solcher Leistungen als directe, mit erheblichen finanziellen Opfern verbundene Staatssubventionen nur auf Grund einer fallweise zu erwirkenden legislativen Genehmigung in Aussicht genommen werden kann.

Ungeachtet der in dem Gesetzentwurfe aufgenommenen Beschränkungen, deren Nothwendigkeit im Vorstehenden dargelegt wurde, erachtet aber die Regierung, dass die in den Artikeln IX und X des Gesetzentwurfes beantragten Begünstigungen und Zugeständnisse, deren Gewährung künftighin in das administrative Ermessen der Regierung gestellt werden solle, nicht nur als vollkommen geeignet, sondern auch als vollständig ausreichend anzusehen sind, um den im Gesetzentwurfe angestrebten Zweck einer möglichst wirksamen und erfolgreichen Förderung und Entwicklung des heimischen Localbahnwesens, einer nachdrücklichen Unterstützung der bereits eingeleiteten, theils weiterhin in Aussicht stehenden Localbahnactionen der Königreiche und Länder und einer kräftigen Belebung der privaten Unternehmungslust auf dem Gebiete des Localbahnbaues ohne zu weit gehende finanzielle Opfer für den Staatsschatz und insbesondere für den Staatsbetrieb zu erreichen und in vielen Fällen weitergehende finanzielle Belastungen des Staates, wie solche allerdings auch in der Zukunft im Sinne der Bestimmungen im Artikel XI des Entwurfes nicht ganz zu vermeiden sein werden, wie auch die Umständlichkeiten und Zeitverluste, welche mit der sonst nothwendigen legislativen Behandlung jedes einzelnen Falles verbunden wären, hintanzuhalten.

Insbesondere wird durch die nunmehr im administrativen Wege zuzugestehende Pauschalirung der an die betriebführende Staatseisenbahn-Verwaltung von der Localbahn zu leistenden Betriebskostenvergütung mit einem Percentsatze der Bruttoeinnahmen, welch letztere meistens mit genügender Verlässlichkeit ermittelt werden können, sowie durch die bedingungsweise als zulässig erklärte theilweise Stundung der Betriebskostenvergütung einem seit lange von den verschiedensten Seiten vorgebrachten dringenden Wunsche Rechnung getragen und für die Zukunft ein Hinderniss beseitigt, welches bisher in wiederholten Fällen die private Finanzirung von Localbahn-Unternehmungen unmöglich gemacht, in anderen Fällen aber die nach den Intentionen der Regierung in erster Linie anzustrebende Uebernahme einer Ertrögnissgarantie zur Sicherstellung des Dienstes der Vorzugstitres Seitens der Königreiche und Länder in hohem Masse erschwert hat.

Die nach Artikel IX, Zahl 2, bedingungsweise gestattete pachtweise Uebernahme des Localbahnbetriebes durch den Staat erleichtert überdies die bisher bekanntlich selbst unter den günstigsten Umständen äusserst erschwerte private Finanzirung von zweifellos ertragsreichen Localbahnen und bietet ausserdem gegenüber dem sonst etwa in Anwendung zu bringenden Garantiesysteme die Vortheile einer äusserst vereinfachten Verrechnung, einer einfachen und klaren Abgrenzung der Interessensphären zwischen dem Concessionär und der Staatseisenbahn-Verwaltung und die Möglichkeit einer möglichst freien und uneingeschränkten Disposition der letzteren über die Einrichtung und Führung des Bahnbetriebes.

Die in Artikel IX, Zahl 3, vorgesehene Uebernahme der daselbst bezeichneten Leistungen durch die Staatseisenbahn-Verwaltung mit oder ausnahmsweise auch ohne entsprechende Kostenvergütung Seitens der Localbahn-Unternehmung erscheint mit Rücksicht auf die vorangedeutete Höhe der hiebei in Betracht kommenden Geldbeträge, von deren unmittelbarer Aufbringung die Concessionäre hiedurch enthoben werden, in hohem Grade geeignet, nicht nur die private Finanzirung der betreffenden Localbahn-Unternehmungen, insbesondere die Beschaffung der den unmittelbaren Interessenten zur Last fallenden Capitalsquoten, sondern mittelbar auch die Gewährung einer Landesgarantie bezüglich des Vorzugscapitals erheblich zu erleichtern.

Das Zugeständniss der Beförderung von Sendungen für Localbahnzwecke auf den Staatsbahnlinien zu den ermässigten Regiefrachtsätzen der Staatseisenbahn-Verwaltung (Artikel IX, Zahl 4) bedarf wohl keiner besonderen Rechtfertigung, und ist diesfalls nur hervorzuheben, dass im Sinne des Beisatzes zu der gedachten Bestimmung bei Gewährung dieser Begünstigung in jedem einzelnen Falle Vorsorge zu treffen sein wird, dass die Frachtersparniss

*) Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128, Seite 2127.

— wenigstens mittelbar — auch wirklich der betreffenden Localbahn-Unternehmung und nicht etwa dritten Personen (Bauunternehmern, Lieferanten, Einzelinteressenten) zu Gute komme.

Durch die im Eingange und im Schlussatze des Artikels IX aufgenommenen Vorbehalte der jedesmal einzuholenden Zustimmung des Finanzministeriums und der angeordneten besonderen Darstellung der aus der Anwendung der erörterten Begünstigungen sich ergebenden Einnahmen und Ausgaben, sowie der einschlägigen Verhältnisse im Staatsvoranschlage und der Begründung desselben scheinen der Regierung hiebei ausreichende Garantien gegeben, dass die gesetzlichen Voraussetzungen und Bedingungen für die Gewährung der fraglichen Begünstigungen, welche nach dem vorletzten Absatze des bezogenen Artikels auch auf vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen und nach Massgabe der der Staatsverwaltung competenzmässig zustehenden Einflussnahme auch auf sonstige Privatbahn-Unternehmungen Anwendung finden sollen, von den hiezu berufenen Fachorganen des Staates sorgfältig, gewissenhaft und mit der gebotenen Vorsicht geprüft und constatirt werden, und dass sohin der Intention der Regierung und des Gesetzentwurfes entsprechend effective finanzielle Belastungen des Staatsschatzes aus diesem Anlasse mindestens für die Dauer nicht eintreten werden.

Was nun die finanzielle Tragweite der Bestimmung im Artikel X anbelangt, wonach Seitens der Regierung im administrativen Wege directe staatliche Beitragsleistungen für Localbahnen nach Massgabe der in Folge der Bahnanlage für einzelne Zweige der Staatsverwaltung sich ergebenden finanziellen Vortheile gewährt werden können, so ist wohl nicht in Abrede zu stellen, dass die für die Staatsverwaltung durch die Inbetriebsetzung neuer Localbahnen sich ergebenden Vortheile in vielen Fällen, und zwar nicht nur von den Vertretern und Interessenten der betreffenden Localbahn-Projecte, sondern auch in weiteren Kreisen weitaus überschätzt werden.

So haben insbesondere die angestellten eingehenden Erhebungen über den Einfluss der bis Ende 1893 in Betrieb gesetzten Localbahnen auf die Gebahrung der Postverwaltung ergeben, dass von den in Betracht gezogenen 117 Localbahnlinien 24 Bahnen mit einer Gesammtlänge von 260 Kilometern theils aus ökonomischen Rücksichten, theils wegen ungünstiger Fahrordnungen für den Postdienst überhaupt nicht benützt werden, 29 Linien in der Gesammtlänge von 495 Kilometern nur zur Briefpostbeförderung durch Bahnorgane herangezogen, und nur die restlichen 64 Linien in der Länge von zusammen 1938 Kilometern zum regelmässigen Brief- und Fahrpostdienst ausgenützt werden.

Auch bei den letzteren Linien ergibt sich unter Berücksichtigung der von der Postverwaltung an die Bahnunternehmungen zu leistenden jährlichen Entschädigungen von zusammen 137.729 fl. im Vergleiche mit den Kosten der früheren Strassenpostcourse im Ganzen kein Ersparniss, sondern vielmehr eine Mehrauslage von 60.962 fl. im Jahre, entsprechend der Differenz zwischen den bei der Mehrzahl der Bahnen erwachsenen Mehrauslagen von zusammen 87.662 fl. und den bei den übrigen Bahnen erzielten Ersparnissen von 26.700 fl.

Die letztangeführten Ersparnisse wurden erzielt bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (6000 fl.), der Localbahn Hatna-Kimpolung (8000 fl.), der Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn (2000 fl.) und der Localbahn Segen-Gottes—Okřiško (10.700 fl.).

Aus der vorstehenden Darstellung geht hervor, dass in Bezug auf die Postbeförderung in Folge neuer Localbahnanlagen Ersparnisse, welche in ihrem capitalisirten Werthe als Staatssubvention gewährt werden könnten, bisher nur in einzelnen Ausnahmsfällen eingetreten sind; dagegen würde die in Artikel X beantragte Bestimmung der Regierung die Möglichkeit bieten, sich an der Capitalsbeschaffung für solche Localbahnunternehmungen, von welchen ein besonderes Entgelt für die sonst zu vergütenden Leistungen derselben zu Gunsten der Postanstalt während der ganzen Concessionsdauer oder auf eine längere Reihe von Jahren nicht in Anspruch genommen wird, mit Subventionsleistungen zu betheiligen, welche dem capitalisirten Werthe der sonst Seitens der Postverwaltung an die Bahnunternehmung jährlich zu leistenden Vergütungen gleich oder nahe kämen und im Hinblick auf die Höhe dieser Vergütungen wohl geeignet wären, die Capitalsbeschaffung für die betreffende Localbahn ohne jede reelle Mehrauslage für den Staat erheblich zu erleichtern.

Weitaus günstiger hat sich das Ergebniss der Erhebungen über jene Mehreinnahmen gestaltet, welche dem Staatsbahnbetriebe in Folge des Anschlusses neuer Localbahnen erwachsen sind, indem nach den von der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen vorgenommenen, zum Theil allerdings nur annäherungsweise und schlüsselmässig gepflogenen Ermittlungen dem Staatsbetriebe aus dem Bestande der in Betracht gezogenen, in das Staatseisenbahnnetz einmündenden 21 Localbahnen nach Abzug der auf die natürliche Verkehrssteigerung entfallenden Einnahmenquoten von 563.000 fl. und der der Staatseisenbahnverwaltung aus diesem Anlasse erwachsenden Mehrkosten per 1,022.300 fl. im Jahre 1992 Mehrerträgnisse von zusammen 1,317.000 fl. zugeflossen sind.

Von diesen Mehreinnahmen ist der überwiegende Theil von rund 714.000 fl. dem Bestande der an die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn anschliessenden Bukowinaer Localbahnen zuzuschreiben, was seine Erklärung darin findet, dass diese Localbahnen äusserst waldreiche Gebiete durchziehen, welche erst durch den erfolgten Ausbau dieser Zweigbahnen dem allgemeinen Verkehr erschlossen und insbesondere für einen bedeutenden Holzexport concurrenzfähig gemacht wurden.

Die letztangeführte ausserordentliche Steigerung des Holzexportes in Folge der Herstellung der genannten Localbahnen bietet aber auch ein lehrreiches Beispiel, in welchem Masse unter günstigen Umständen die Errichtung neuer Localbahnen für die Verwerthung und die Ertragsfähigkeit des staatlichen Forstbesitzes von Vortheil sein kann.

Aehnliche Vortheile dürfte in vielen Fällen das Zustandekommen einer neuen Localbahn auch für das Montan- und Salinenärar in Aussicht stellen, während gegenüber der Reichsstrassenverwaltung in der Regel wohl nur die mitunter allerdings sehr beträchtlichen Ersparnisse an den Kosten der Instandhaltung und Erhaltung der betreffenden Strassenzüge in Betracht kommen dürften.

Wenn man in den vorangeführten und in anderen analogen Fällen eines ziffermässig nachweisbaren Nutzens der projectirten Bahnanlage für die einzelnen Zweige der Staatsverwaltung der Staat directe finanzielle Beitragsleistungen für das betreffende Bahnunternehmen zu übernehmen bereit ist, so findet ein solches Zugeständniss seine Rechtfertigung schon in der allgemeinen Erwägung, dass die Staatsverwaltung, soferne dieselbe aus dem Bestande einer Localbahn einen unmittelbaren materiellen Nutzen zieht, sich füglich jenen Leistungen zu Gunsten

des Bahnunternehmens nicht entziehen kann, welche die Interessenten in der Regel freiwillig zu übernehmen pflegen oder als Bedingung für die Realisirung des von ihnen angestrebten Localbahnprojectes übernehmen müssen. Andererseits erscheint die Ueberweisung der gedachten Beitragsleistungen in die administrative Competenz der Regierung in Gemässheit der wiederholt angedeuteten Intention dieses Gesetzentwurfes aus dem Grunde vollkommen gerechtfertigt, weil diese Beitragsleistungen, wenn die massgebenden Verhältnisse, wie vorauszusetzen, mit genügender Verlässlichkeit erhoben und die für die Staatsverwaltung zu erwartenden finanziellen Vortheile, wie das Gesetz ausdrücklich vorschreibt, ziffermässig bestimmt worden sind, kein reelles Opfer für den Staatsschatz bedingen, vielmehr abgesehen von der hiedurch erleichterten oder ermöglichten Realisirirung eines wirthschaftlich nützlichen Bahnprojectes in vielen Fällen noch weitere directe und indirecte Vortheile für den Staatsschatz zur Folge haben dürften.

Schliesslich ist in Ergänzung der vorbesprochenen Gesetzesbestimmung noch darauf hinzuweisen, dass nach der Intention der Regierung im Interesse einer besseren Uebersichtlichkeit und aus anderen Zweckmässigkeitsrücksichten die auf Grund des Artikels X vom Staate zu gewährenden Beitragsleistungen für Localbahnen im Staatsvoranschlage und Finanzgesetze, wie bisher, auch künftighin im Etat des Handelsministeriums unter dem Titel der Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen und nicht bei den anderen betheiligten Verwaltungszweigen, respective Wirthschaftsbudgets zum Ausdrucke gelangen sollen, während in dem Budget der berührten Verwaltungszweige und staatlichen Wirthschaftsbetriebe lediglich die in Folge der Bahnanlagen thatsächlich erzielten finanziellen Vortheile (Mehreinnahmen und Ersparnisse) darzustellen sein werden.

Im Artikel XI, welcher im Wesentlichen dem Artikel VII des geltenden Localbahngesetzes entspricht, wird für jene weitergehenden finanziellen Begünstigungen für Localbahnunternehmungen, welche nicht im Sinne der vorangeführten Bestimmungen dem administrativen Wirkungskreise der Regierung überwiesen sind, die legislative Genehmigung von Fall zu Fall vorbehalten.

Hiebei ist nur noch zu bemerken, dass solche weitergehende finanzielle Begünstigungen für Localbahnprojecte durch den Staat ungeachtet der erheblich erweiterten administrativen Competenz der Regierung wohl auch in Zukunft nicht zu vermeiden und nach Massgabe der wirthschaftlichen und militärischen Bedeutung der Bahnprojecte und unter Bedachtnahme auf die Finanzlage des Staates erforderlichenfalls auch fernerhin in Aussicht zu nehmen sein werden, während andererseits wohl mit Grund anzunehmen ist, dass die grosse Mehrzahl der angestrebten Localbahnprojecte schon auf Grund der im administrativen Wege zulässigen Begünstigungen zur Ausführung gelangen und demnach einer besonderen legislativen Behandlung nicht weiter bedürfen wird.

Die im Artikel XII enthaltenen Bestimmungen über den Vorbehalt des staatlichen Einlösungsrechtes, sowie des Péagerechtes bezüglich der concessionirten Localbahnen zu Gunsten der Staatseisenbahnverwaltung wurden gegenüber den gleichartigen Anordnungen des geltenden Localbahngesetzes durch eine die Berechnung der Péagegebühr betreffende Vorschrift, wie solche bisher regelmässig in den Concessionsurkunden für Localbahnen Aufnahme gefunden hat, sowie durch eine in den eingeholten Expertengutachten nachdrücklichst befürwortete Bestimmung ergänzt, wonach eine etwaige Ausnützung des Péagerechtes zu Concurrenzzwecken gegenüber dem betreffenden Localbahnunternehmen ex lege ausgeschlossen werden soll.

Die von einzelnen Experten angeregte Auflassung des gesetzlichen Vorbehaltes, betreffend das staatliche Einlösungsrecht, erachtete die Regierung, abgesehen von der rücksichtlich der Kleinbahnen im Artikel XXI des Gesetzentwurfes getroffenen Ausnahmsbestimmung, bezüglich der Localbahnen im Allgemeinen deshalb nicht als zulässig, weil die in der verhältnissmässig geringen Dichtigkeit des heimischen Hauptbahnnetzes begründete verkehrspolitische Bedeutung der Nebenbahnen höherer Ordnung in den weitaus meisten Fällen eine entsprechende Vorsorge für die eventuelle, äusserstenfalls selbst gegen den Willen der Concessionäre vorzunehmende Eingliederung solcher Linien in das Staatseisenbahnnetz bereits bei der Concessionirung unbedingt nothwendig erscheinen lässt.

Ebensowenig konnte auf die in mehreren Gutachten, darunter auch in jenem des Vereines zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens befürwortete gesetzliche Normirung näherer Modalitäten für die Feststellung des im Einlösungsfalle vom Staate zu entrichtenden Kaufpreises eingegangen werden, weil der Mangel solcher Normen erfahrungsgemäss die Sicherstellung ernstlich angestrebter und im Uebrigen in ihrer Finanzirung gesicherter Localbahnprojecte niemals behindert oder auch nur verzögert, vielmehr gerade im Gegentheile der Regierung die Möglichkeit geboten hat, das Zustandekommen solcher Localbahnprojecte, deren Ausführung dem betreffenden Unternehmer ein erhöhtes Risico auferlegt, durch den concreten Verhältnissen angepasste, ausnahmsweise Begünstigungen bezüglich der Bedingungen und Modalitäten für die eventuelle künftige Einlösung durch den Staat zu fördern.

Artikel XIII, welcher von der Ausgabe von Prioritätsobligationen Seitens der Localbahnunternehmungen handelt, ist bis auf einen neueingeschalteten Zusatz, durch welchen die für die geforderte Sicherstellung einer ausreichenden Rentabilität der betreffenden Localbahnunternehmungen massgebenden Momente in dem Sinne näher präcisirt werden, dass diese Sicherstellung nicht blos in den eigenen Erträgnissen der Bahn, sondern auch in den von den Interessenten und autonomen Körperschaften zugesicherten Frachten- und Ertragsgarantien bestehen kann, mit den analogen Bestimmungen des Artikels IX des geltenden Localbahngesetzes wörtlich gleichlautend.

Die aus Anlass der mehrgedachten Expertise an das Handelsministerium gelangten Gutachten über die Frage der Benützung öffentlicher Strassen zur Anlage von Localbahnen kommen in der Anschauung überein, dass die aus einer solchen Benützung resultirenden bauökonomischen Vortheile in der Regel durch die Leistungen illusorisch gemacht werden, welche den Localbahnunternehmungen Seitens der landesfürstlichen oder autonomen Strassenverwaltungen auferlegt werden. Diese Erscheinung wird von den einvernommenen Experten in der Hauptsache darauf zurückgeführt, dass die Localbahnunternehmungen bei dem Mangel präciser gesetzlicher Bestimmungen über die Modalitäten der fraglichen Benützung mehr oder weniger auf das Entgegenkommen der Strassenbehörden angewiesen sind, welch letztere aber bei ihren Anforderungen angeblich in der Regel übersehen, dass den Strassenverwaltungen aus der durch den Bestand von Localbahnen bedingten Verminderung des Fuhrwerksverkehres bedeutende Ersparnisse an den Auslagen für die Strassenerhaltung erwachsen und, wie behauptet wird, obendrein nicht selten bestrebt sind, einen möglichst grossen Theil der

gedachten, sowie der für die Strassenreinigung auflaufenden Auslagen auf die Bahnunternehmungen zu überwälzen.

Aus diesem Grunde wurde es in den Expertengutachten als wünschenswerth bezeichnet, dass in dem zu erlassenden neuen Localbahngesetze die Befugnisse der staatlichen Strassenbehörden hinsichtlich der Festsetzung der Bedingungen für die Benützung von Reichsstrassen durch eine genauere gesetzliche Umschreibung dieser Bedingungen thunlichst eingeschränkt werden.

Ungeachtet der augenscheinlichen Schwierigkeiten, welche der vollständigen Erfüllung dieser Wünsche insbesondere auch im Hinblicke auf die unbedingte Nothwendigkeit der uneingeschränkten Benutzbarkeit militärisch wichtiger Reichsstrassen für Truppenbewegungen entgegenstehen, wird gleichwohl im Artikel XIV des vorliegenden Gesetzentwurfes der Versuch gemacht, dem im Vorstehenden gekennzeichneten Gesichtspunkte in formeller Hinsicht durch die im dritten Absatze vorgesehene Einführung eines besonderen Instanzenzuges und in meritorischer Hinsicht durch die im vierten und sechsten Absatze enthaltenen Detailbestimmungen über die Unentgeltlichkeit der Strassenbenützung, über die bei militärisch minder wichtigen Strassenzügen vorzugsweise anzustrebende Abgrenzung des zur Bahnanlage verwendeten Strassentheiles, über die Reconstruction, Säuberung, Erhaltung und allfällige Wiederherstellung der Strassen in einem den Wünschen der Interessenten entsprechenden Sinne theilweise Rechnung zu tragen, so weit dies eben überhaupt und insbesondere im Hinblicke auf die vorangedeuteten militärischen Interessen thunlich erscheint.

Zur zweifellosen Klarstellung der Intention des Gesetzes, sowie als Richtschnur für die künftige Handhabung desselben wurden überdies im vorletzten Absatze des Artikels XIV jene als sachlich nicht berechtigt anerkannten Forderungen der Strassenbehörden im Einzelnen ausgeschlossen, welche wegen ihrer nachtheiligen Wirkungen auf die Entwicklung des Strassenbahnwesens von den einvernommenen Experten und Interessenten mit besonderem Nachdrucke beanständet wurden.

Der letzte Absatz des Artikels XIV, welcher von der Benützung nichtärarischer öffentlicher Strassen handelt, wurde, abgesehen von einer geringfügigen stilistischen Verbesserung der analogen Bestimmung im Artikel X des geltenden Localbahngesetzes, wörtlich nachgebildet. Hiebei erachtete die Regierung von der Seitens des Vereines zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens befürworteten Wiederaufnahme der die zwangsweise Benützung nichtärarischer Strassen für Localbahnanlagen regelnden Bestimmungen des im Jahre 1886 zur verfassungsmässigen Behandlung eingebrachten Regierungsentwurfes eines neuen Localbahngesetzes im Hinblicke auf die Einwendungen, welche hiegegen bekanntlich im hohen Abgeordnetenhause insbesondere vom Standpunkte der Landes- und der Gemeindeautonomie erhoben wurden, Umgang zu nehmen, zumal die Uebelstände, welche seinerzeit zu den obigen Ausnahmsbestimmungen drängten, gerade in den hier in Betracht kommenden Königreichen und Ländern mit höher entwickelten Verkehrseinrichtungen durch die mittlerweile erlassenen landesgesetzlichen Normen, womit die Competenz zur Feststellung der Modalitäten für die Benützung von Bezirks- und Gemeindestrassen zu Bahnanlagen den Landesausschüssen übertragen wurde, zum nicht geringen Theile behoben erscheinen. (Vergl. unter Anderem die Landesgesetze für Niederösterreich vom 14. Jänner 1887, L.-G.-Bl. Nr. 4, für Steiermark vom 10. Jänner 1890, L.-G.-Bl. Nr. 18, für Galizien vom 23. Jänner 1891, L.-G.-Bl. Nr. 20, für Böhmen vom 16. Juni 1892, L.-G.-Bl. Nr. 41.)

Die Regierung glaubt jedoch der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck geben zu können, dass die Landesvertretungen in richtiger Erkenntniss der Bedeutung, welche die Frage der Strassenbenützung für die kräftige Entfaltung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung besitzt, auch ihrerseits nicht säumen werden, im Wege der Landesgesetzgebung die für die gesunde Entwicklung derartiger Transportmittel so wichtige Benützung öffentlicher nichtärarischer Strassen in jeder thunlichen Weise zu fördern und zu erleichtern, mindestens aber in dieser Hinsicht ähnliche begünstigende und erleichternde Bestimmungen einzuführen, wie solche zufolge des vorliegenden Gesetzentwurfes künftighin bei Reichsstrassen zur Anwendung kommen sollen.

Im Artikel XV endlich wurde die bisher fast ausnahmslos in den einzelnen Concessionsurkunden vorbehaltene Einstellung des Betriebes von Localbahnen im Mobilisirungs- und Kriegsfalle ohne Anspruch auf eine Entschädigung, dem Wunsche des Reichskriegsministeriums entsprechend, als allgemeine ausnahmslose Verpflichtung der Localbahnen normirt, wobei darauf hinzuweisen ist, dass die Uebernahme dieser Verpflichtung Seitens der Localbahnunternehmungen die unerlässliche Bedingung darstellt, von welcher Seitens der Militärbehörde mit Rücksicht auf die ungestörte Aufrechthaltung des Verkehres der anschliessenden Hauptbahnen im Mobilisirungs- und Kriegsfalle die Bewilligung mehrfacher, für die Finanzirung der Localbahnen nicht unwichtiger Erleichterungen in Bezug auf den Bau und die Ausrüstung, sowie auf die Betriebseinrichtung abhängig gemacht wird.

(Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Podwołoczyska: Herstellung eines zweiten Geleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage eines zweiten Geleises zwischen den Stationen Lemberg und Lemberg-Podzamcze von km 342·3 bis 348·2 für den 21. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 20.588.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauliche Herstellungen in km 290·936 und 290·7/8: Politische Begehung.) Die k.k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung des Geleises III und des Objectes in km 290·936 in der Station Petrowitz nebst Erbauung eines Wächterhauses in km 290·7/8 für den 22. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 20.410.]

— Bauliche Veränderungen in der Station Wien.) Das im ersten Kohlenhofe des Bahnhofes in Wien befindliche Kantinengebäude wurde durch Herstellung eines Anbaues vergrössert. [28. October, Z. 58.638.]

— (Sicherungsanlage für das Fahren in Raumdistanz.) In der Strecke Prerau—Leipnik wird eine Sicherungsanlage für das Fahren in Raumdistanz hergestellt. [27. October, Z. 48.063.]

— (Schrankenumwandlung in der Strecke Weisskirchen—Pohl.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 16. October durchgeführten politischen Begehung wird der Handschranken der Wegübersetzung in km 219·378 der Strecke Weisskirchen—Pohl in einen Zugschranken umgewandelt. [30. October, Z. 59.023.]

— (Linie Wien—Brünn: Errichtung einer Strassenbrückenwaage sammt Waagbäuschen in Saitz.) In der Station Saitz wurde für Zwecke der Actiengesellschaft der Mödritzer Zuckerfabrik eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [27. October, Z. 58.428.]

Wiener Tramway - Gesellschaft. (Aufstellungsgeleise: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projectes für ein Aufstellungsgeleise nächst des Raimund-Theaters in der Strohmayergasse im VI. Bezirke die politische Begehung unter der Leitung des k. k. Bezirkscommissärs von Luschin auf den 19. November anberaumt.
[16. November, G.-I.-Z. 21.182.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungarischen Handelsministers über Umfang und Erfolg seiner Amtsthätigkeit im Jahre 1893.) Aus dem soeben erschienenen Jahresberichte des kgl. ungarischen Handelsministers (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1893) pro 1893 sind speciell bezüglich des seinem Ressort unterstehenden Eisenbahnwesens folgende allgemeine Daten hervorzuheben: Ende des Jahres 1893 betrug die Länge der Eisenbahnen im Lande 12.577·49 km, dieselbe weist eine Zunahme von 433·86 km = 3·6 pCt auf. In diesem Jahre wurden 425 km Bahnen concessionirt, zu Ende desselben standen 440·3 km im Bau; zur Concessionirung waren vorgelegt 4284·4 km. Die Bahnen verfügten über 1958 Locomotiven, 3840 Personenwagen und 47.563 Lastwagen. Angestellt waren 6419 Beamte und 23.498 Unterbeamte und Diener, die zusammen fl. 20,522.608 an Gehalten bezogen. Befördert wurden 45,563.338 Personen (Zunahme 4,490.439), 75.358 t Gepäcksgut, 26,329.012 t Eil- und Lastgüter und 8,599.356 t Regiefracht. Die gesammten thatsächlichen Investitionskosten der heimischen Bahnen beziffern sich auf fl. 989,635.169, hievon entfallen auf die kgl. Ungar. Staatsbahnen fl. 733,865.656 = 74·2 pCt., auf gesellschaftliche Hauptbahnen fl. 133,674.265 = 13·5 pCt., auf Vicinalbahnen fl. 122,095.248 = 12·3 pCt.; die gesammten Investitionskosten nach dem Nominalcapital betrugen bei allen Bahnen zusammen fl. 1.252,437.524, und zwar bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen fl. 874,674.893, bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen fl. 230,993.239, bei den Vicinalbahnen fl. 146,769.392. Die gesammten Einnahmen betrugen fl. 102,878.265 (+ 9,091.032 = 9·69 pCt.); hievon entfallen auf die kgl. Ungar. Staatsbahnen fl. 79,296.203, auf die gesellschaftlichen Hauptbahnen fl. 14,763.614, auf die Vicinalbahnen fl. 8,818.448. Die gesammten Ausgaben beziffern sich auf fl. 56,857.115, und ergibt sich sonach für sämmtliche Bahnen ein Nettoertrag von fl. 46,021.150, um fl. 3,668.165 mehr als im Vorjahre. Nach dem Nominalcapital ergibt sich eine Verzinsung: bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen von 4 pCt., bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen von 3·05 pCt. und bei den Vicinalbahnen von 4·97 pCt.

Projectirte Localbahn Baja - Jankovácz - Halas. (Trassenbestimmung.) Die projectirte Localbahn Baja-Jankovácz-Halas (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123), eine Fortsetzung der Localbahn Baja-Báttaszék, bezw. durch Vermittlung letzterer der Linie Zákány—Dombovár—Báttaszék (Donau-Draubahn), wird dem technischen Elaborate zufolge von Baja aus über Csávoly, Puszta-Szent Iván, Jankovácz und Puszta-Fejértó zum Anschlusse an die Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad geführt werden. Von Halas aus ist deren Fortsetzung bis Félegyháza zum Anschlusse an die Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und die Linie Félegyháza—Csongrád des Staatsbetriebes und von Félegyháza aus bis Szolnok zum Anschlusse an das sich von diesem Knotenpunkte aus zwischen der Donau und der Theiss und jenseits dieser sich verzweigende mittelungarische Eisenbahnnetz in Aussicht genommen. Durch die combinirte Linie Szolnok—Félegyháza—Halas—Baja wird auch eine commerciell wichtige Verbindung zwischen der Theiss und der Donau, ferner mit der im Bau begriffenen Eisenbahn Baja-Zombor-Ujvidék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97) hergestellt werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Errichtung neuer Verkehrs-Inspectorate für die donaurechtsuferseitigen Staatsbahnlinien.) Mit Errichtung der bereits beschlossenen und auch schon vorbereiteten Betriebsleitung in Szombathely (Steinamanger) werden, wie aus Budapest berichtet wird, neue Verkehrs-Inspectorate aufgestellt werden, und zwar je eines in Zala-Egerszeg, Nagy-Kanizsa und Csáktornya.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis zum 25. November.)

Adriatischer Dienst.

20. November, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano". Capitän G. Mettel, nach Venenig.

21. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

22. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Mocole, nach Venedig.

23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

24. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.

25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste". Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

20. November, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vesta", Capitän A. Benedettich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Mátala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliohora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Saturno", Capitän G. Verona, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna und Kustendjè.

23. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Mayer, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

24. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. November, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie" Capitän B. Vidos, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. December, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.:

a) die am 1. October dem Betriebe übergebene 10·25 km lange Strecke Klapaten—Naujeningken der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg;
b) die am 11., bezw. 15. October dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn Wiesenthal a/N.—Tannwald (7·946 km) und Morchenstern—Josefsthal—Maxdorf (6·694 km), ferner
c) die am 1. November eröffnete 3·2 km lange Strecke Hagen—Haspe-Heubing der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife und Tarifnachträge.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 treten in Kraft:

a) der Nachtrag II zum Tarifhefte 1, enthaltend:
I. Aenderung der besonderen Tarifbestimmungen;
II. Aenderung und Ergänzung der Zusammenstellung der Ausnahmetarife nebst den Bestimmungen für deren Anwendung;
III. Aenderung der Stationsnamen Andrichau, Kęty, Korczów und Mikołajów;
IV. Aenderung des Ausnahmetarifes XI für Steinsalz;
V. Aufhebung des Ausnahmetarifes XII für Stückgüter in Wagenladungen;
VI. Einbeziehung der Station Volksgarten in die Classen- und Ausnahmetarife;
VII. weitere Ergänzung der in den Stationstarifen enthaltenen Frachtsätze des Specialtarifes 2 für Holz durch Aufnahme der Stationen Czudec, Frysztak und Holleschau;
VIII. Aufnahme der Station Schönbrunn in den Ausnahmetarif I für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren;
IX. geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes II für Emballagen;
X. Aufnahme der Station Tuchów in den Ausnahmetarif XIV für Grosshornvieh;
XI. Ergänzung des Kilometerzeigers;

b) der Nachtrag III zum Tarifhefte 2, enthaltend:
I. Ausserkraftsetzung der im Ausnahmetarife II für Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren enthaltenen Frachtsätze für Teplitz und Teplitz-Waldthor;
II. geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes III für gebrauchte Emballagen;
III. Ausserkraftsetzung der im Ausnahmetarife VIII für Glasflaschen enthaltenen Frachtsätze für Aussig, Neusattl und Schreckenstein;
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes IX für Holz des Specialtarifes 2 durch Aufnahme directer Frachtsätze von Sól nach Dombrau und Karwin;

c) das neue Tarifheft 3, enthaltend Gebührentarife und Bestimmungen für die directe Beförderung von Stückgütern und speciell genannten Wagenladungsgütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn, Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Mährisch-schlesischen Centralbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) andererseits;

d) der Nachtrag I zum Tarifhefte 4, enthaltend:
I. Abänderung des Vorwortes;
II. Aenderung der besonderen Tarifbestimmungen;
III. Aenderung der Stationsnamen Korczow und Mikołajów;
IV. Aufnahme der Stationen Nowosielitza und Volksgarten in den directen Tarif;
V. Ergänzung des Schnitttarifes für den Verkehr mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen durch Einbeziehung der Stationen Eger und Rakonitz;
VI. Druckfehler-Berichtigung;
VII. Neue Frachtsätze für Getreide etc. im Verkehre mit Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien), der Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn;
VIII. neuer Kilometerzeiger;

e) der Nachtrag I zum Tarifhefte 5, enthaltend:
I. Abänderung des Vorwortes;
II. Abänderung der besonderen Tarifbestimmungen;
III. Aenderung der Stationsnamen Lobosic und Neusattel-Schaboglück;
IV. Aufnahme der Stationen Neratovic und Volksgarten in den directen Tarif;
V. Einführung eines directen Frachtsatzes von Chybi nach Rymanów;
VI. Einführung directer Frachtsätze von Adlerkosteletz, Aussig, Austerlitz, Kanitz-Eibenschitz und Schönpriesen nach Krakau, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Płaszów;
VII. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Mit dem gleichen Termine wird das vom 15. August 1890 giltige Tarifheft 3 des Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Eisenbahnverbandes sammt allen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare der obigen Tarif-Impressen sind zu den auf denselben ersichtlichen Kaufpreisen bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 14. November 1894. [863]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen- und Reisegepäck auf den nicht in dem Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen im Betriebe der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

An Stelle des Tarifes vom 1. December 1891 sammt den hiezu erschienenen 9 Nachträgen für den Transport von Personen- und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen des westlichen Staatsbahnnetzes gelangt mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 ein neuer Tarif für diese Localbahnen zur Ausgabe.

Derselbe gilt für die Localbahnen: Arnoldstein-Hermagor, Eisenerz-Vordernberg, Gleisdorf-Weiz, Laibach-Stein, Monfalcone-Cervignano,

Plan-Tachau, Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya, Strakonitz-Winterberg, Vöcklabruck-Kammer, Wels-Aschach a. d. Donau, Wels-Unter-Rohr, Wodnian-Prachatitz; die Unterkrainer Bahnen: Laibach-Strascha und Grosslupp-Gottschee, sowie die Mährische Westbahn.

Gegenüber den früheren Tarifen tritt hiedurch eine Aenderung insoferne ein, als auf der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya die Gewährung eines Freigepäcks entfällt und dagegen die Gepäcktaxe von 0·3 Kreuzer für je 10 Kilogramm und für jedes Kilometer auf 0·2 Kreuzer herabgesetzt wird.

Der Preis dieses Tarifheftes beträgt 40 Heller.

Wien, am 12. November 1894. [864]

Petroleumverkehr.

Ausgabe des Nachtrages I zum Ausnahmetarife vom 1. September 1891.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1894 tritt der Nachtrag I zu dem Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Tarifbestimmungen.
2. Aufnahme neuer Stationen.
3. Ergänzung des Kilometerzeigers.
4. Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 15 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 12. November 1894. [865]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband.

Vollständige Aufhebung des Verbandstarifes Theil III nebst allen Nachträgen.

Mit 1. März 1895 treten die auf Seite 77 und 78 des vom 1. August 1887 giltigen Nachtrages 8 A zu dem Tarife Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 15. Juli 1881 für die Relationen

Prag (B.W.B.), sowie } — Paris-Douane und
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) } — Paris-Reuilly

enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17, und zwar:

unter Ordnungszahl 14 für Salzsäure, Chlorwasserstoffsäure in Glasballons etc., und

unter Ordnungszahl 15 für Schwefelsäure in Glasballons etc.

ausser Kraft, so dass hiemit am 1. März 1895 der ganze obengenannte Tarif-Theil III sammt Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Wien, am 16. November 1894. [866]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Rumänischer Holzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Nutzholz und Schwellen von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (galiz. Linien) nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen zur Einführung.

Der neue Tarif enthält gegenüber dem bisherigen Ausnahmetarif vom 1. Februar 1893 — welcher gleichzeitig ausser Wirksamkeit tritt — theilweise geänderte Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Hatna trs. und Hliboka trs.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 40 Hellern = 40 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. November 1894. [867]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Binnen- und Verbandsgüterverkehr der königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eröffnung der Verkehrsstelle Connewitz für Eil- und Frachtstückgut.

Am 1. December 1894 wird die Verkehrsstelle Connewitz, die bis jetzt nur dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, auch für Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Die der Frachtberechnung im Binnenverkehre zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in den Nachträgen XVI—XIX zum Kilometerzeiger vom 1. April 1888 bereits vorgesehen.

In den Verbandsverkehren mit Connewitz werden Eil- und Stückgüter bis auf Weiteres nur direct abgefertigt, insofern die Frachtberechnung gemäss der Tarife auf Grund der Kilometer-Tariftabellen erfolgen kann.

Dresden, am 8. November 1894. [868]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen.

Mit dem 31. December 1894 werden folgende Tarifsachen im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande aufgehoben, und zwar:

a) der vom 1. Jänner 1893 giltige Anhang zu den Tarifen Theil II, sammt Nachträgen I bis VII;
b) der vom 1. April 1891 giltige Ausnahmetarif für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker).

An Stelle des vorstehend sub a) bezeichneten Anhanges wird mit 1. Jänner 1895 ein neuer Anhang in Kronenwährung eingeführt, durch welchen auch ein theilweiser Ersatz für den sub b) aufgehobenen Ausnahmetarif geboten wird.

Prag, am 14. November 1894. [869]

General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Ausgabe eines neuen Anhanges zum Localgütertarife Theil II vom 1. Jänner 1891.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der obengenannte neue Anhang, welcher ermässigte Kartirungssätze für einzelne Artikel und Relationen enthält, in Wirksamkeit und wird hiedurch der frühere Anhang vom 15. Februar 1893 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses neuen Anhanges können sowohl bei der Direction in Wien, als auch im Wege der gesellschaftlichen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. November 1894. [870]

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Nachtrag II zum Ausnahmstarife.

Mit 1. Jänner 1895 gelangt der Nachtrag II zum Ausnahmetarife vom 1. Juni 1893 für den obverzeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält eine Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen des Haupttarifes, ferner neue Frachtsätze ab sämmtlichen Aufgabsstationen nach den Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen gegen Erlag des auf dem Titelblatte ersichtlich gemachten Preises zu beziehen.

Wien, am 17. November 1894. [871]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Wiedereröffnung der Personen-Haltestelle Leitmeritz Stadt.

Am 25. November 1895 wird die in Folge Umbaues am 11. Juni l. J. gesperrte Personen-Haltestelle Leitmeritz Stadt wieder eröffnet.

Das Nähere ist aus der affichirten besonderen Kundmachung zu entnehmen.

Wien, am 19. November 1894. [872]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In der ab 1. November 1894 giltigen Neuauflage des Tarifes, Theil II — Heft 1 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes hat auf Seite 251 der Frachtsatz der Classe C in der Relation Prag (Böhm. Nordbahn)—Böhm.-Leipa statt 1·8 richtig **31·8** kr. per 100 kg zu heissen.

Wien, am 16. November 1894. [873]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Norddeutsch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Oderberg und Bodenbach.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der obengenannte neue Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen Hamburg, Berlin und Breslau einerseits und den Stationen Belgrad, Sofia, Constantinopel und Salonique andererseits, ferner zwischen Leipzig und Dresden einerseits, Belgrad und Constantinopel andererseits in Wirksamkeit, und wird hiedurch der früher über Oderberg-Ruttka bestandene Tarif vom 1. April 1891 mit gleichem Tage ausser Wirksamkeit gesetzt.

Der neue Tarif enthält directe Fahrpreise:

a) für Tourbillets I. und II. Classe mit 10tägiger Giltigkeitsdauer über Oderberg und Bodenbach, und
b) für Tour- und Retourbillets I. und II. Classe mit 60tägiger Giltigkeitsdauer für die gleichen Relationen, mit Ausnahme der Station Breslau über Oderberg und Bodenbach.

Die Tour- und Retourbillets gelten in der einen Richtung über Oderberg, in der anderen Richtung über Bodenbach, je nach Wahl der Route für den Antritt der Hinreise.

Der Tarif enthält auch die Taxe für die Beistellung von Salonwagen

Exemplare dieses neuen Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 Krone per Stück käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. November 1894. [874]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.
Westungarischer Eisenbahnverband.
Westungarisch - Niederösterreichischer Eisenbahnverband.
Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.
Verkehr Südbahn-Böhmen.

Aufhebung von Tarifen.

Mit Ende December 1894 tritt der Tarif Theil I, „gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern“, giltig vom 1. Jänner 1889, sammt Nachtrag I und II und der gleichnamige Tarif Theil I, giltig vom 1. November 1892, sammt Nachtrag I für die obgenannten Verbände ausser Kraft.

Wien, am 15. November 1894. [875]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung eines Tarifes.

Mit Ende December 1894 tritt der vom 1. Jänner 1893 giltige Tarif, Theil II — Heft 2, für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Ober- und Niederösterreich, Salzburg und Steiermark), k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linie), k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn einerseits und Budafok, Budapest Südbahnhof, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fövárosi közraktárak, Budapest-fövámház, Budapest-Ferenczváros, Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályaudvar, Budapest-keleti p. u., Köbánya felsö pályaudvar, Köbánya-hizlalda, Köbánya alsó pályaudvar, Promontor und Ó-Buda-Filatorigát andererseits ausser Kraft.

Das Erscheinen des an dessen Stelle auszugebenden neuen Tarifes Theil II — Heft 2 wird mit besonderer Kundmachung verlautbart werden.

Wien, am 12. November 1894. [876]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Verbandstarife und eines neuen Anhanges.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 treten die neuen Tarife Theil II, Heft 1 (Verkehr mit Fiume) und Heft 2 (Verkehr mit Triest), für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, sowie ein neuer, die besonderen Begünsti-

gungen enthaltender Anhang zu diesen Tarifen in Wirksamkeit.

Die gleichnamigen vom 25. Mai 1891 giltigen Tarife Theil II, Heft 1 und 2, sammt Nachträgen I—III, sowie der vom 1. Jänner 1893 giltige Anhang zu diesen Tarifen werden mit 31. December 1894 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der neuen Verbandstarife und des neuen Anhanges sind bei den betheilgten Verwaltungen seinerzeit käuflich zu erhalten, und zwar:

die Tarife Theil II, Heft 1 und 2, zum Preise von je 2 Kronen pro Stück,

der Anhang zum Preise von 60 Hellern pro Stück.

Wien, am 12. November 1894. [877]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Westösterreichisch - Ungarischer Seehafenverband.

Einführung des Nachtrages I zum Verbands-Gütertarif Theil II.

Mit 15. December 1894 tritt der Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif Theil II (giltig vom 1. Juni 1894) in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 (Baumwolle).
II. Einbeziehung der Station Wilhelmsburg bei Hamburg.
III. Aenderung des Kilometerzeigers.

Einzelne Nachtragsexemplare können bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 17. November 1894. [878]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1891. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse.) Der im Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Güterverkehre, Seite 5 des Nachtrages IX, Theil II, gemeinschaftliches Heft, enthaltene Ausnahmetarif 11 für Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse ist ab 1. November 1894 auch im Verkehre der Stationen Eger, Franzensbad und Hof mit nachfolgend genannten Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. zur Einführung gekommen, und zwar:

a) im Verkehre zwischen Hof und den Stationen Arenshausen, Eichenberg, Friedland (Prov. Hann.), Hedemünden, Obernjesa und Witzenhausen;
b) im Verkehre zwischen Eger und Franzensbad einerseits und den Stationen Arenshausen, Barby, Beelitz, Belzig, Bennstedt, Berga-Kelbra, Bleicherode, Brück, Buttstädt, Calbe Stadt, Cölleda, Drewitz, Eckartsberga, Eichenberg, Eisleben, Friedland (Prov. Haun.), Gispersleben, Greussen, Güterglück, Guthmanshausen, Hedemünden, Heiligenstadt, Heringen, Hettstedt, Hohenebra, Kleinfurra, Leinefelde, Lindau i. Anh., Mansfeld, Michendorf, Nedlitz, Neugattersleben, Niederorschel, Nordhausen, Obernjesa, Oberröblingen, Oblhausen, Olbersleben, Querfurt, Riestedt, Ringleben-Gebesee, Rossla, Salzmünde, Sandersleben, Sangerhausen, Schlettau, Schraplan, Sömmerda, Sollstedt, Sondershausen, Stedten, Stollberg-Rottleberode, Straussfurt, Tautschenthal, Uftrungen, Wallhausen, Walschleben, Wasserthaleben, Weissensee, Wiesenburg i. Brdbg., Witzenhausen, Wolkramshausen und Zappendorf andererseits

Der Frachtberechnung sind die Kilometerentfernungen und die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 (Dünger und Phosphate) gegenwärtigen Tarifes zu Grunde zu legen.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse.) Der im Rheinisch-Westphälisch - Bayerischen Güterverkehr mit Nachtrag IX, Theil II, gemeinschaftliches Heft, am 15. October 1894 zur Einführung gelangte Ausnahmetarif für Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse ist ab 1. November 1894 auch im Verkehre mit den Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen Eger und Franzensbad einerseits und den im Magdeburg-Bayerischen Tarife angeführten Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits zur Einführung gelangt. Der Frachtberechnung sind die im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen und die im Ausnahmetarife 11 für Düngemittel bezeichneten Frachtsätze zu Grunde zu legen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung von neuen Nachträgen.) Am 15. November ist zum Tarifhefte I A der IV. Nachtrag und zum Tarifhefte I B der III. Nachtrag in Kraft getreten. Diese Nachträge enthalten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, sowie Taxberichtigungen. Durch letztere tritt in der Taxe des Specialtarifes II b zwischen Säckingen und Wohlen-Villmergen und in der Taxe der Classe A zwischen Emmenbrücke und Mühlacker B. Bahn eine Erhöhung von je 1 Centimes für 100 kg ein.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Runkelrübensamen [Zuckerrübensamen].) Mit Giltigkeit vom 12. November ist ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) in Wagenladungen von 5000 kg (305 Pud) und 10.000 kg (610 Pund) im Verkehre von russischen nach belgischen Stationen zur Einführung gelangt.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. bayer. Localbahnen vom 1. Jänner 1893; Verkehr der bayerischen Localbahnen mit den bayerischen Privat- und ausserbayerischen Eisenbahnen. (Abfertigung des Güterverkehres der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn Wicklesgreuth-Windsbach mit den bayerischen Privateisenbahnen und den ausserbayerischen Eisenbahnen.) Der Güterverkehr der voraussichtlich im laufenden Quartale zur Eröffnung gelangenden Localbahn Wicklesgreuth-Windsbach mit den bayerischen Privateisenbahnen und den ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern auf der Station Wicklesgreuth nach den für diese Station giltigen Frachtsätzen des directen Verkehres und den nachstehend für die Localbahnstrecke giltigen Transittaxen umspedirt, wobei für die letztere Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Zwischen Wicklesgreuth und	gelten nachstehende Transittaxen pro 100 kg in Pfennig											
	Entfernung in Kilometer	Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarife für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclassen		Specialtarife				Ausnahmetarif Nr.	
					A¹	B	A²	I	II	III	1 a	1 b
Petersaurach	3	19	13	12	8	8	8	7	7	7	7	7
Neuendettelsau	7	27	18	16	11	10	10	9	8	8	8	8
Windsbach	12	38	23	20	14	13	12	11	10	9	10	9

Für die Ausnahmetarifgüter werden die Transittaxen derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2038	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—19 der Waarenclassification des Tarifes, Theil I		Brünn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Džbell-Jessenetz					36·2	28·9	7·3			
				Gross-Opatowitz					42·2	32·9	9·3			
				Konitz					33·2	27·9	6·3			
				Kornitz					39·2	31·—	8·2			
2039	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schiefer	Troppau (K.F.N.B. oder M.S.C.B.)	Franzensbad (B.E.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für den Spec.-Tar. 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Satz	86·7 kr.		Im Kartirungswege		
2040	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche		Prag (B.N.B.) und Prag (ö.N.W.B.) oder vice versa	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif Theil II, Heft 1 des österr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr.		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen ist der Frachtzuschlag der S.N.D.V.B. hereits inbegriffen
				Maffersdorf r. N.						312				
				Gablonz-Brandl						326				
				Gablonz a. N.						328				
			Frachtgüter der Classen: I	Maffersdorf r. N.						116				
				Gablonz-Brandl						124				
				Gablonz a. N.						124				
			Frachtgüter der Classen: II	Maffersdorf r. N.						86				
				Gablonz-Brandl						94				
				Gablonz a. N.						96				
2041	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Presslinge, Zuckerrübenabfälle und Saturationsschlamm	Bruck a. d. L. transit	Grusbach-Schönau oder vice versa	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, Theil II—Heft 3	Verschieden	24 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2042	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Mähr.-Trübau (via Böhm.-Trübau)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	45 kr.		Im Kartirungswege		
2043	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Székesfehérvár (via Bruck a/L.—Komarom—Uj-Szöny)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	85 kr.		Im Kartirungswege		
2044	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Strebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Nemotitz oder Gaya	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	47 kr.		Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
2045	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle und Coaks	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Strebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Brünn loco und transit Schimitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 46		Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
					den Stationen von Strelic bis Grussbach-Schönau und von Possitz bis Znaim (exclus.)					47				
					den Stationen von Grussbach-Schönau (exclus.) bis Stadlau und Wien (St.E.G.)					48				
					Schwechat-Kledering					49				
					Grammat-Neusiedl					49·5				
					Klein-Neusiedl					51·4				
2046	Buschtěhrader Eisenbahn		Korkholz	Klingenthal (B.E.B.) transit	Schlackenwerth	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. 2. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Bremen oder Hamburg zur Beförderung gelangen; auf diesen Documenten ist die Umkartirung in Klingenthal stets vorzuschreiben. 3. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895	Gegenwärtig giltiger Localgütertarif nebst Nachträgen	44·1	20·6	23·5	Rückvergütung	Gegen auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtrückvergütung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2047	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kohlen, mineralische, bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Zauchtel transito	Wigstadtl	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bie Ende December 1895	Localtarife	14·3	12·8	1·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. Papierabfälle, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Zauchtel transito	Wigstadtl				Verschieden	12·1	Verschieden			
			3. Holzpapierstoff in Form von Pappendeckel, ungeleimt: a) bei Anlieferung in jeder Menge	Wigstadtl	Troppau					25				
			b) bei Anlieferung in Mengen unter 10000 kg	Wigstadtl	Freiheitau					34·4				
				Wigstadtl	Zauchtel transito				17·5	15·5	2			
				Zauchtel transito	Wien Nordbahnhof				Verschieden	82·3	Verschieden			
			c) bei Anlieferung in Mengen unter 5000 kg	Zauchtel transito	Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn					0·41 pro 100 kg und 1 Kilometer, plus 4 kr. Manipulations-Gebühr pro 100 kg				
2048	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Papierabfälle	Wien, Nordbahnhof	Wigstadtl	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	82 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
2049	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisen und Stahl der Pos. E 8 und 9 des Tarifes Theil I	Zwardon	Trzynietz	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, mindest. aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV unseres Localgütertarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1895	Localtarif	19·6 kr.	11·8 kr.	7·8 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2050	**Südbahn-Gesellschaft**	Am Südnordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbande betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe, in Wagenladungen, ostindischer, ägyptischer, levantinischer und türkischer Provenienz, eingereiht in den Südnordösterr.-Ungar. Verband-Ausnahmetarif XXVI c, amerikanischer Provenienz, eingereiht in den Südnordösterr.-Ungar. Verband-Ausnahmetarif XXVI d und e	Triest und Fiume	Den in nachstehender Tabelle verzeichneten Südnordösterr.-Ungarischen Verband-Stationen	Unter Einhaltung der für den Südnordösterr.-Ungar. Verband-Ausnahmetarif XXVI c, d und e giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Südnordösterr.-Ungar. Verbundtarif vom 1. Jänner 1892, bezw. dessen Nachtrag IV vom 10. August 1894		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Anmerkung: 1. Nachstehende Frachtsätze für Triest haben für bestimmte Triester Aufgabestellen nach Massgabe der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes Giltigkeit.
2. Durch diese Verlautbarung wird die Publication unter der fortl. Nr. 1554 im Vrdgs.-Bl. Nr. 104 vom 13. September 1894 gegenstandslos.

Nach	Ermässigte Frachtsätze für den Ausnahmetarif XXVI: c	d	e	c	d	e
	von Triest			von Fiume		
	in Kreuzern ö. W. pro 100 kg					
Stationen der Böhm. Nordbahn.						
Georgswalde-Ebersbach	104	116	104	127	139	127
Rumburg	111	124	111	134	147	134
Schönlinde	114	124	111	137	146	130
Schönfeld	117	123	110	140	144	129
Warnsdorf	107	120	107	130	143	130
Niedergrund	114	124	111	137	146	130
Nixdorf	121	128	114	144	149	133
Hainspach-Wölmsdorf	121	128	114	144	149	133
Schluckenau	116	127	113	139	148	132
Röhrsdorf	124	122	109	147	143	128
Zwickau	130	128	115	153	149	134
B.-Kamnitz	118	130	116	141	151	135
Rabstein	116	129	115	139	150	134
Bodenbach	104	116	104	127	139	127
Tetschen	104	116	104	127	139	127
Bensen	112	122	109	135	143	128
Franzensthal	113	122	109	137	143	128
B.-Leipa	121	125	112	144	147	131
Turnau	131	124	111	154	146	130
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.						
Pilsen	142	136	121	165	157	140
Teplitz-Waldthor	123	121	108	146	142	127
Oberleutensdorf	121	120	107	144	141	126
Obergeorgenthal	124	120	107	147	141	126
Görkau	129	123	110	152	144	129
Seblan	143	137	122	166	158	141
Dusnik	146	139	124	169	160	143
Prag	141	134	120	164	156	139
Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.						
Teplitz	123	121	108	146	142	127
Udwitz-Görkau	129	123	110	152	144	129
Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn.						
Königsberg M. K.	116	115	103	119	119	106
Ober-Graslitz	112	120	107	120	128	114
Unter-Graslitz	113	120	107	120	127	113
Falkenau a. E.	120	118	105	124	122	109
Komotau	121	121	108	144	142	127
Pürstein	131	124	111	154	146	130
Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.						
Bodenbach	104	116	104	127	139	127
Schönpriesen	115	129	115	135	149	135
Aussig	115	129	115	135	149	135
Theresienstadt	128	127	113	148	146	130
Knobis	147	140	125	167	159	142
Bubna, Prag, Lieben	141	134	120	164	156	139
Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn.						
Tetschen	104	116	104	127	139	127
Aussig	115	129	115	135	149	135
Leitmeritz	128	122	109	148	141	126
Lieben, Prag	141	134	120	164	156	139
Seidenberg	133	129	115	153	148	132
Friedland i. B.	126	127	113	146	146	130
Raspenau-Liebwerda	123	127	113	143	146	130
Reichenberg	109	122	109	129	142	129
Liebenau	124	121	108	144	140	125
Turnau	131	124	111	154	146	130
Tannwald	132	125	112	152	144	129
Swarow	134	128	114	154	147	131
Eisenbrod	134	128	114	154	147	131
Semil	138	131	117	158	150	134

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2051	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Stationen der Strecke Uj-Szöny bis Stuhlweissenburg	Velencze	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige für Getreide und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, hezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, hezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1895 his auf Widerruf, längstens aher his Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	206 Heller, hezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachthriefe üher Getreide, denen hezüglich der Mahlproducte die auf dieselhe Firma als Aufgeherin lautenden Duplicat-Frachthriefe heizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ahlauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gehracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Velencze	Triest S.B. oder Fiume									
2052	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohlen	Voitsberg Oberdorf Rosenthal Köflach Pölfing-Brunn Wies	a) Den Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl.—Wr. Neustadt incl. und Laxenhurg, sowie nach den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn b) Den Stationen der Strecke Mattersdorf incl.—Steinamanger incl.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch Parteiorgane zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 his auf Widerruf, längstens aber his Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	ad a) / ad b) 40·7 / 41·7 41·8 / 42·8 42·2 / 43·2 43·3 / 44·3 51·5 / 52·5 52·6 / 53·6 kr. ö. W. incl. Grazer Ueherfuhrsgebühr, hezw. ung. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2053	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Hricsó Uj-Zsolna	Chyhi	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Antrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; das Ein- und Ausladen hahen die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Directe Frachtsätze bestehen nicht		30·5		Im Kartirungswege		
			Zuckerrübenschnitte	Chyhi	Hricsó Uj-Zsolna					25				

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

I. Locomotiven und Tender.

5 Stück zweifach gekuppelte Schnellzugslocomotiven mit Truckgestellen, Serie 5.
20 „ zweifach gekuppelte Verbund-Schnellzugslocomotiven mit Truckgestellen, Serie 6.
20 „ dreiachsige Tender, Serie 56.
5 „ dreiachsige Tender, Serie 36.

II. Personenwagen.

16 Stück vierachsige Drehgestellwagen I./II. Cl., Serie A B a, mit Dachaufbau, eventuell ohne Dachaufbau.
4 „ zweiachsige Wagen I./II. Cl., Serie A B e, mit Dachaufbau, mit Spindel-, Vacuum- und Westinghousebremse.
4 „ zweiachsige Wagen III. Cl., Serie C e, ohne Dachaufbau, mit Spindel-, Vacuum- und Westinghousebremse.
38 „ zweiachsige Wagen III. Cl., Serie C e, ohne Dachaufbau, mit Spindel- und Vacuumbremse.
30 „ zweiachsige Wagen III. Cl., Serie C e, ohne Dachaufbau, ohne Bremse, mit Vacuumleitung.

Sämmtliche Personenwagen für Dampfheizung, für Gasbeleuchtung mit Intensivbrennern, geeignet für Lafaurie-Oeleinsätze und mit Rayl-Signal ausgerüstet.

180 Stück Reserve-Oellampen, System Lafaurie-Potele, für obige Wagen.

III. Dienstwagen.

1 Stück vierachsigen Postambulancewagen mit Drehgestelle, Serie F a, mit Spindel- und Vacuumbremse.
6 „ zweiachsige Postambulancewagen, Serie F, ohne Bremse, mit Vacuumleitung.
3 „ zweiachsige Postconducteurwagen, Serie F k, mit 8·62 m langem Kasten, ohne Bremse, mit Vacuumleitung.
2 „ zweiachsige Postconducteurwagen, Serie F k, mit 6·82 m langem Kasten, ohne Bremse, mit Vacuumleitung.
4 „ zweiachsige Gepäcks- und Conducteurwagen, Serie D e, mit Spindel-, Vacuum- und Westinghousebremse.
11 „ zweiachsige Gepäcks- nnd Conducteurwagen, Serie D e, mit Spindel- und Vacuumbremse.

Sämmtliche Dienstwagen für Dampfheizung, Gasbeleuchtung mit Intensivbrennern und für Oelbelenchtung mit Lafaurie-Lampen, sowie mit Rayl-Signal ausgerüstet.

Die Post- und Postconducteurwagen erhalten auch Ofenbeheizung.

IV. Güterwagen.

40 Stück gedeckte Güterwagen, Serie G r (die Hälfte mit, die Hälfte ohne Spindelbremse), für 12·5 Tonnen Ladegewicht.
40 „ offene Güterwagen, Serie J k (die Hälfte mit, die Hälfte ohne Spindelbremse), für 15·0 Tonnen Ladegewicht.

Mit den Wagen G r sind in den Wagen angebrachte Vorlagebretter für Verladung in loser Schüttung zu liefern.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Die Locomotiven und Tender, sowie die Personen- und Dienstwagen und die Reserve-Oellampen sind in der Zeit vom 1. Februar 1895 bis Ende Juni 1895 zu liefern.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven“, bezw. „von Tendern“, „Personenwagen“ oder „Dienstwagen“, bezw. „Güterwagen“, bis zum 27. November 1894, Mittags 1 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und es steht den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge, einschliesslich der completen Ausrüstung, bezüglich der Locomotiven jedoch getrennt:

a) für Locomotiven mit Kessel aus Schweisseisen,
b) für Locomotiven mit Kessel aus basischem Martin-Flusseisen,

bezüglich der Wagen Serie A B a gleichfalls getrennt:

a) für Wagen, Serie A B a, mit Dachaufbau, und
b) für Wagen, Serie A B a, ohne Dachaufbau,

für sämmtliche Personenwagen exclusive der Reserve-Oellampen, und für sämmtliche Dienstwagen inclusive der Oellampen (Lafaurie-Lampen), für die gedeckten Güterwagen, Serie G r, inclusive der Vorlegebretter, und endlich der Preis für Reserve-Oellampen per Stück in österr. Währ. Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc. loco einer zu benennenden Station der nordöstlichen oder westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die Liefertermine anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein.

(Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre, Radsterne oder Radscheiben und für Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende December 1894 im Worte bleibt.

In dem Offerte ist endlich die ausdrückliche Erklärung abzugeben, dass sich der Offerent verpflichtet, jederzeit über Verlangen der k. k. General-Direction ohne irgend welchen Schadensanspruch die Bestellung als ungiltig zu betrachten, sobald die von der k. k. Regierung im österr. Abgeordnetenhause einzubringende Gesetzesvorlage, betreffend die Vermehrung der Fahrbetriebsmitteln der k. k. Staatsbahnen pro 1895, die verfassungsmässige Genehmigung nicht erhalten würde.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 12. November 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 134. **Wien, 22. November 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Betriebseröffnung auf der Linie Stanislau—Woronienka.

Am 20. November l. J. wird die auf Staatskosten erbaute Linie Stanislau-Woronienka dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Dieselbe beginnt am südlichen Ende der Station Stanislau der Linie Lemberg—Suczawa und führt über die Stationen Bratkowce, Tyśmieniczany, Tarnawica leśna, Nadworna, Łojowa, Delatyn, Dora (Haltestelle), Jaremcze, Mikuliczyn, Tartarów, Worochta nach der Station Woronienka.

Die genannten Stationen der Theilstrecke Stanislau—Mikuliczyn werden für den Gesammtverkehr, die zwischen den Stationen Delatyn und Jaremcze gelegene Haltestelle Dora nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Theilstrecke Mikuliczyn—Woronienka gelangt bis auf Weiteres nur für den Personenverkehr zur Eröffnung und bleibt auch dieser vorläufig auf die Sonntage beschränkt.

Der Betrieb dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und wird diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau unterstellt werden.

Wien, am 18. November 1894.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,*) womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen getroffen werden.

(Schluss.)

B. Kleinbahnen (Tertiärbahnen).

In dem folgenden Abschnitte wird der Begriff der Kleinbahnen (Tertiärbahnen) in die einheimische Gesetzgebung eingeführt.

Im Sinne des vorliegenden Gesetzentwurfes sind unter Kleinbahnen (Tertiärbahnen) jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Localbahnen von ganz untergeordneter Bedeutung zu verstehen, welche ohne Verbindung mit einer Eisenbahn höherer Ordnung oder mit einseitigem Anschlusse an eine solche den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln. Hiebei sind Schienenverbindungen zwischen zwei Eisenbahnen höherer Ordnung, sowie auch jene Localbahnen untergeordneter Bedeutung, welchen mit Rücksicht auf die Eventualität ihrer Einbeziehung in eine Eisenbahn höherer Ordnung eine grössere Bedeutung für das öffentliche Eisenbahnnetz beizulegen ist, ebenso ausgeschlossen, wie andererseits die nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmten privaten Schleppgeleise.

Nachdem einer legislativ vollkommen ausreichenden Begriffsbestimmung der Kleinbahnen (Tertiärbahnen), respective einer solchen Unterscheidung der letzteren von den übrigen Localbahnen dieselben sachlichen Schwierigkeiten entgegenstehen, wie einer legislativ verwerthbaren präcisen Abgrenzung des Begriffes der Localbahnen von jenem der Hauptbahnen, so ist im Artikel XVI überdies die Anerkennung einer Localbahn als Kleinbahn der Concessionsbehörde in gleicher Weise vorbehalten, wie dies bezüglich der Localbahnen derzeit bereits der Fall ist und wie sich dies auch in der ausländischen Gesetzgebung vorfindet. (Vergleiche § 1 des preussischen Gesetzes vom 28. Juli 1892 über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen.)

*) Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128, Seite 2127.

Dic im vorliegenden Entwurfe versuchte gesetzliche Definition der Kleinbahnen (Tertiärbahnen), welche nicht nur Locomotiveisenbahnen niederster Ordnung, sondern auch Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe, mit anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen etc. umfasst, unterscheidet sich nun wesentlich von der von anderer Seite aufgestellten Begriffsbestimmung für solche Bahnen.

So will beispielsweise der Verband der österreichischen Localbahnen unter Bahnen niederster Ordnung (Tertiärbahnen) leglich solche Bahnen subsumiren, welche nur theilweise dem öffentlichen Verkehre oder nur privaten Zwecken zu dienen haben, wogegen der Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens im II. Abschnitte, Artikel XX, des von ihm proponirten Gesetzentwurfes den Begriff der Bahnen unterster Ordnung (Tertiärbahnen), denen die Tramways gleichgestellt werden, überhaupt nicht näher definirt, sondern nur dahin erläutert, dass dieselben dem öffentlichen, regelmässigen, unbeschränkten oder beschränkten Personen- und Güterverkehr oder nur einem derselben zu dienen bestimmt sind und mit Dampflocomotiven oder anderen mechanischen Motoren (also nicht mit animalischer Kraft) betrieben werden.

Im preussischen Kleinbahngesetze aber, wonach unter Kleinbahnen „insbesondere der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie solche Bahnen zu verstehen sind, die nicht mit Locomotiven betrieben werden", ist eigentlich das formelle Moment ausschlaggebend, dass die betreffenden Bahnen wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr vom Staatsministerium mittelst specieller Entscheidung nicht dem Eisenbahngesetze vom 3. November 1838, sondern eben dem Kleinbahngesetze unterstellt werden.

Mit der in den Artikeln XVI bis inclusive XXI beantragten gesetzlichen Regelung des Kleinbahnwesens soll nun nach der Intention der Regierung ein doppelter Zweck erfüllt werden. Einerseits nämlich sollen für solche Bahnen unterster Ordnung, der Anregung verschiedener Expertengutachten entsprechend, hinsichtlich der staatlichen Einflussnahme in Absicht auf den Bau und Betrieb und die dem Staate vorzubehaltenden Rechte noch weitergehende Erleichterungen, insbesondere solche, welche der Regierung bezüglich der Localbahnen im Allgemeinen nicht zulässig erschienen, gewährt werden; andererseits soll für mehrfache Kategorien von solchen Bahnen unterster Ordnung, wie Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe, anderen mechanischen Motoren, Pferdebahnen, Seilbahnen etc., auf welche bisher zum Theil nur die für Locomotiveisenbahnen geltenden Vorschriften in analoger Weise angewendet wurden, eine neue, allen formellen Zweifeln und Competenzbedenken vorbeugende, im Uebrigen aber möglichst einfache und den verschiedenen, hier in Betracht kommenden Verhältnissen leicht anzupassende Concessionsnorm geschaffen werden.

Hiebei ist die Regierung von der Anschauung ausgegangen, dass die Kleinbahnen (Tertiärbahnen) nicht etwa als ein seiner Natur nach von den sonstigen öffentlichen Eisenbahnunternehmungen grundsätzlich verschiedener Typus von Verkehrsmitteln, sondern lediglich als eine durch ihre untergeordnete Bedeutung für den öffentlichen Verkehr charakterisirte Unterart von Localbahnen anzusehen und sohin bezüglich ihrer Rechtsverhältnisse zwar unter Bedachtnahme auf ihre specifischen Eigenthümlichkeiten, im Uebrigen aber in gleicher Weise wie Localbahnen zu behandeln sind.

Demgemäss wurde auch den auf Kleinbahnen bezüglichen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwufes das früher hervorgehobene, bei den Localbahnen angewendete Princip zu Grunde gelegt, wonach dem administrativen Ermessen der mit der Ausführung des Gesetzes betrauten Staatsorgane im Interesse der angestrebten individuellen Behandlung der einzelnen Unternehmungen ein möglichst weiter Spielraum gewährt werden soll, und sohin — abgesehen von der vorerwähnten vereinfachten Concessionsnorm — nur das Ausmass der staatlichen Einflussnahme auf solche Unternehmungen im Sinne der thunlichsten Einschränkung, sowie der für dieselben vom Staate zu gewährenden Begünstigungen des Näheren festgestellt. Von einer detaillirten gesetzlichen Normirung der einschlägigen Rechtsverhältnisse konnte hiebei umsomehr Umgang genommen werden, als die bisher bei der Handhabung des in Kraft stehenden Localbahngesetzes bezüglich der Unternehmungen der gedachten Art gemachten Erfahrungen eine eingehende legislative Behandlung der einschlägigen Fragen vorläufig weder nothwendig, noch auch zweckmässig erscheinen lassen.

In den vorangedeuteten principiellen Gesichtspunkten sind auch die wesentlichen Verschiedenheiten begründet, welche die in dem vorliegenden Gesetzentwurfe beantragten Bestimmungen über Kleinbahnen gegenüber jenen des preussischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 aufweisen. Mit diesem letzteren Gesetze wurde nämlich im Gegensatze zu den oben dargelegten Gesichtspunkten einerseits das Kleinbahnwesen zum Zwecke einer kräftigen Anregung des privaten Unternehmungsgeistes von dem ausschliesslich der staatlichen Fürsorge vorbehaltenen Nebenbahnwesen in jeder Beziehung losgetrennt und andererseits eine bis ins Einzelne gehende und selbst auf die einschlägigen formellen Fragen sich erstreckende genaue Regelung der gedachten Kategorie von Verkehrseinrichtungen vorgenommen.

Die Anerkennung einer Localbahn als Kleinbahn (Tertiärbahn) und die Ertheilung der auf die Dauer von 50 Jahren zu beschränkenden Concession für solche Bahnen wird in dem Gesetzentwurfe dem Handelsministerium im Einvernehmen mit den anderen betheiligten k. k. Ministerien und dem Reichskriegsministerium vorbehalten. Hiedurch wird bezüglich der Locomotiveisenbahnen unterster Ordnung, welche im Sinne der bestehenden Vorschriften nach dem Eisenbahnconcessionsgesetze vom 14. September 1854 zu behandeln wären, eine wesentliche Vereinfachung des formellen Vorganges erzielt, bezüglich der bisher in analoger Anwendung des vorbezogenen Gesetzes behandelten Eisenbahnen mit elektrischer Kraft oder anderen mechanischen Motoren, dann der bis nun vom Handelsministerium auf Grund specieller Allerhöchster Entschliessungen concessionirten Pferdebahnen, Seilbahnen etc. eine der bisherigen Praxis entsprechende präcise, Zweifel und Competenzbedenken unbedingt ausschliessende Concessionsnorm geschaffen.

Die Bezeichnung des Handelsministeriums als Concessionsbehörde entspricht der bisherigen, vielfach bewährten Praxis und der Erwägung, dass dieses Ministerium selbst und vermittelst der ihm unmittelbar unterstehenden Fachbehörden über die zur Beurtheilung aller einschlägigen bau- und betriebstechnischen, sowie tarifarischen Fragen geeigneten Organe verfügt und competenzmässig allein in der Lage ist, über das Verhältniss und die Beziehungen

einer als Kleinbahn projectirten Zweigbahn zu dem Eisenbahnnetze höherer Ordnung endgiltig zu entscheiden.

Bei der Ausdehnung der vorgedachten Concessionsnorm auf die Pferdebahnen amerikanischen Systems ist die Regierung von dem seinerzeit in dem Gesetzentwurfe über die Anlage und den Betrieb von Strassenbahnen (Tramways) — 249 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, X. Session — eingenommenen Standpunkte, wonach diese Bahnunternehmungen unter die concessionirten Gewerbe, und zwar unter die Unternehmungen periodischer Personentransporte (Absatz 3 des § 15 des Gesetzes vom 15. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 39), eingereiht werden sollten, abgegangen, und zwar theils mit Rücksicht auf die Einwendungen und Bedenken, welchen die damalige Regierungsvorlage bei ihrer parlamentarischen Behandlung begegnete, theils im Hinblicke auf die seitherige Entwicklung der gedachten Verkehrsmittel im In- und Auslande und auf den immer mehr zu Tage tretenden engeren Zusammenhang der Pferdebahnen in grösseren Städten mit Strassenbahnen höherer Ordnung (elektrische Bahnen, Dampftramways etc.).

Entsprechend der im Vorstehenden dargelegten Charakterisirung der Kleinbahnen (Tertiärbahnen) als einer Unterart der Localbahnen sollen auf dieselben im Allgemeinen die Anordnungen des Abschnittes A des Gesetzes, jedoch mit den durch die Natur der Kleinbahnen als vorwiegend privater Transportunternehmungen bedingten Abänderungen und Ergänzungen Anwendung finden, wobei die Anschauung massgebend war, dass solche nur dem örtlichen Verkehr dienende Kleinbahnen, für welche Einfachheit und Billigkeit der Anlage und des Betriebes, sowie die Fähigkeit leichter Anpassung an individuelle, rasch wechselnde Verkehrsbedürfnisse die wichtigsten Existenzbedingungen bilden, weder die Lasten, noch die Beschränkungen zu ertragen vermögen, welche den öffentlichen Eisenbahnunternehmungen durch die bestehenden Gesetze auferlegt werden.

In diesem Sinne wird in den Artikeln XVII und XVIII des Gesetzentwurfes die staatliche Einflussnahme auf den Bau und die Betriebseinrichtungen, dann die Belastung derselben mit Leistungen für militärische und sonstige öffentliche Zwecke insoweit eingeschränkt, als dies einerseits mit dem Principe der Wahrung der öffentlichen Interessen, andererseits durch das Bedürfniss solcher Unternehmungen nach thunlichst freier Selbstbestimmung, sowie durch die geringe Leistungsfähigkeit derselben bedingt ist.

Bezüglich des Baues und der Betriebseinrichtung der Kleinbahnen soll sich demnach die staatliche Einflussnahme auf jene Gesichtspunkte beschränken, bezüglich welcher die Staatsverwaltung aus öffentlichen Rücksichten und im Interesse dritter Personen auf eine entsprechende Ingerenz füglich nicht verzichten kann, nämlich auf die wohl als eine Voraussetzung der Concessionsertheilung selbst anzusehende Genehmigung der allgemeinen Anlage und der Trasseführung der Bahn, auf die sicherheitspolizeilichen Rücksichten beim Baue und Betriebe, auf den Schutz der Bahnanrainer und übrigen Interessenten vor Feuersgefahr und sonstigen Beschädigungen, auf die Wahrung der Rechte dritter Personen und auf die Beobachtung der Gesctze und Verordnungen.

Es ist einleuchtend, dass auch hier, wie bei den im Artikel I bezüglich der Localbahnen getroffenen Bestimmungen der Intention des Gesetzes erst durch eine entsprechende, nach Artikel XXII im Verordnungswege zu regelnde Handhabung der gesetzlichen Normen Seitens der hiezu berufenen staatlichen Organe zur vollen Wirksamkeit verholfen werden kann, wie andererseits nicht zu verkennen ist, dass eine entsprechende Entwicklung des Kleinbahnwesens, insbesondere der Strassenbahnen, wesentlich von dem billigen Entgegenkommen und einer coulanten Geschäftsbehandlung Seitens der in Betracht kommenden Strassenverwaltungsorgane und autonomen Körperschaften abhängig erscheint.

Zum Artikel XVIII ist zu bemerken, dass eine gänzliche Enthebung der Kleinbahnen von Leistungen zu Gunsten der Militärverwaltung aus gesammtstaatlichen Rücksichten nicht als zulässig erkannt wurde, dagegen die wohl selbstverständliche unentgeltliche Beförderung der Staatsaufsichtsorgane den Unternehmungen keine finanziellen Opfer auferlegt, während die Uebernahme anderer öffentlicher Leistungen gegen ein zu vereinbarendes entsprechendes Entgelt für die Kleinbahnunternehmungen keineswegs von Nachtheil ist, sondern, wie dies bei Artikel X bezüglich der Postbeförderung hervorgehoben wurde, nur in günstiger Weise zur Vermehrung der Betriebseinnahmen beitragen wird.

Der früher gekennzeichneten Intention des Gesetzes entsprechend, soll ferner nach Artikel XIX den Kleinbahnen auch hinsichtlich des gesammten Transport- und Tarifwesens das Recht der Selbstbestimmung gegen Beobachtung des Princips der Oeffentlichkeit der einschlägigen Massnahmen und der gleichmässigen Behandlung aller Reisenden und Verfrächter zugestanden werden.

Erst in dem Zeitpunkte, wenn eine ausreichende, im Gesetze näher umschriebene Rentabilität des Unternehmens als dauernd gesichert angesehen werden kann, soll der Staatsverwaltung auch in dieser Hinsicht eine entsprechende Einflussnahme im Sinne der Vorschreibung ermässigter Maximaltarifsätze, jedoch unter Bedachtnahme auf die Erhaltung der einmal erzielten Rentabilität des Bahnunternehmens, gewahrt bleiben.

Durch die in den Artikeln XVII und XIX normirte Einschränkung der staatlichen Competenz in Bezug auf die Anlage und den Betrieb von Localbahnen wird zudem in manchen Fällen die Möglichkeit geboten, den betheiligten Strassenverwaltungen und autonomen Körperschaften die von denselben zumeist angestrebte erhöhte Einflussnahme in den obigen Beziehungen mit Vermeidung der in dieser Hinsicht mitunter zu Tage getretenen Differenzen und Competenzconflicte einzuräumen.

Während die nach Artikel IV und V für Localbahnen gewährten Stempel- und Gebührenbefreiungen, wie jene für die Vorbereitung des Unternehmens, für die Geldbeschaffungs-, Bau-, Lieferungs- und Betriebsverträge, für die Grundeinlösung, für die Titresemissionen, dann für die Ausfertigung der Concessionsurkunde auch auf Kleinbahnen Anwendung finden sollen, wird die Dauer der im Artikel V, lit. d) normirten Steuerbefreiung bezüglich der Kleinbahnen von 30 auf 15 Jahre herabgesetzt, was aus dem Grunde gerechtfertigt erscheint, weil die Kleinbahnen ungeachtet ihrer wirthschaftlichen Nützlichkeit nur zum Theil als öffentliche Verkehrsanstalten, vorwiegend aber als private Erwerbsunternehmungen in Betracht kommen und in dieser Eigenschaft auch, so weit als möglich, von den anderen öffentlichen Eisenbahnunternehmungen auferlegten Leistungen zu öffentlichen Zwecken enthoben werden sollen. Dagegen soll bei Kleinbahnen in Berücksichtigung des Umstandes, dass das Schwergewicht des denselben zugewiesenen örtlichen Verkehres vorzugsweise in der Personenbeförderung gelegen sein wird und demnach die für Localbahnen im Artikel V, lit. e), an Stelle des Personenfahrkartenstempels vorgesehene Percentual-

gebühr von drei Percent eine allzuhohe Belastung dieser Unternehmungen zur Folge haben würde, die vorgedachte Percentualgebühr im Einklange mit der bereits im Artikel VIII des früher erwähten Gesetzentwurfes, betreffend die Anlage und den Betrieb von Strassenbahnen (Tramways) beantragten Bestimmung von drei auf ein Percent des Fahrpreises herabgemindert werden, wobei aber abweichend von dem damals gestellten Antrage die weitergehenden Begünstigungen der Gesetze vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, und vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42, auch bezüglich der Kleinbahnen unverändert aufrecht erhalten werden.

Nachdem im Uebrigen auch die zufolge der Artikel VI bis inclusive X für Localbahnen im administrativen Wege zu gewährenden finanziellen Begünstigungen auf Kleinbahnen Anwendung zu finden haben, dürften im Hinblicke auf den vorwiegend privaten Charakter solcher Unternehmungen und die demzufolge in Bezug auf Bau und Betrieb gewährten Erleichterungen weitergehende finanzielle Zugeständnisse für die erhoffte Entwicklung dieser Verkehrsmittel wohl nicht erforderlich sein.

(Nach dem preussischen Kleinbahnengesetze werden für solche Bahnen überhaupt keine Befreiungen oder sonstige finanziellen Zugeständnisse Seitens des Staates gewährt, während andererseits die Befugnisse der Behörden bezüglich des Baues und Betriebes, des staatlichen Einlösungsrechtes etc. auch bei Kleinbahnen ziemlich weitgehen und im Wesentlichen jener Ingerenz entsprechen, welche hierseits der Staatsverwaltung bezüglich der Localbahnen vorbehalten ist.)

Mit Rücksicht auf die untergeordnete Bedeutung der Kleinbahnen für den öffentlichen Eisenbahnverkehr und die mehrfach hervorgehobene Charakterisirung dieser Bahnen als vorwiegend private Erwerbsunternehmungen soll bezüglich derselben nach Artikel XXI der Verzicht auf das nach Artikel XII bezüglich der Localbahnen unbedingt vorzubehaltende staatliche Einlösungsrecht und auf das im § 8 des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854 statuirte staatliche Heimfallsrecht statthaft sein, dieser Verzicht aber im Hinblicke auf etwaige Ausnahmsfälle, in welchen derselbe wegen der besonderen Verhältnisse der betreffenden Kleinbahn nicht zweckmässig erscheinen sollte, nicht als dispositive Norm aufgestellt, sondern dem Ermessen der Regierung anheimgegeben werden.

Es ist nicht zu bezweifeln, dass die Freilassung der Kleinbahnen von den obigen Vorbehalten des staatlichen Einlösungs- und Heimfallsrechtes in vielen Fällen die private Finanzirung erheblich erleichtern, in anderen Fällen, insbesondere bei Strassenbahnen (Tramways), aber den autonomen Körperschaften und Strassenverwaltungen die Möglichkeit bieten wird, analoge Vorbehalte zu ihren Gunsten geltend zu machen und im Hinblicke darauf den Bahnunternehmungen in anderer Beziehung die für die Realisirung des Unternehmens erforderlichen Zugeständnisse und Erleichterungen zu gewähren.

C. Schlussbestimmungen.

Nach Artikel XXII soll die Regierung ermächtigt werden, die Vorschriften für die Vorbereitung, die Anlage und den Betrieb von Local- und Kleinbahnen im Wege der Verordnung zu erlassen. Auch diese Bestimmung, welche zugleich die massgebenden Gesichtspunkte für die zu treffenden Anordnungen zum Ausdrucke bringt, ist aus der dem Gesetzentwurfe zu Grunde liegenden principiellen Erwägung hervorgegangen, dass der Schwerpunkt des zu erlassenden Gesetzes in die verständnissvolle Handhabung desselben gelegt und dass insbesondere den von Fall zu Fall zu treffenden administrativen Entscheidungen über technische Details durch das Gesetz keine Schranken gezogen werden sollen. Jedenfalls werden bei den zu erlassenden Verordnungen die anlässlich der mehrgedachten Enquête von den Interessenten und Experten vorgebrachten Anregungen und Wünsche, welche werthvolle Daten, insbesondere für die Beschleunigung der Projectsbehandlung und für die Vereinfachung der Betriebseinrichtungen enthalten, die gebührende Würdigung finden.

In seinem zweiten Absatze enthält Artikel XXII die an die Regierung gerichtete Weisung, die Bedeckung der Auslagen für ein im Handelsministerium und bei der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zu errichtendes Localbahnamt im verfassungsmässigen Wege anzusprechen.

Zu dieser Bestimmung, welche Seitens der Regierung bei Vorlage des Staatsvoranschlages für das Jahr 1896 berücksichtigt werden wird, ist zu bemerken, dass auf Grund Allerhöchster Entschliessung vom 4. Mai 1894 im Handelsministerium eine eigene Geschäftsabtheilung für das Localbahnwesen mit zwei Bureaux zur Errichtung gelangt ist, von denen das eine die legislativ-administrativen Angelegenheiten, das andere, welches zugleich als selbstständige Abtheilung der obgenannten k. k. General-Inspection fungirt, die technisch-commerciellen Agenden zu besorgen hat.

Die Kosten des gedachten Amtes, welches seine Wirksamkeit mit 1. Juni 1894 aufgenommen hat, werden für die in Betracht kommenden Monate des Jahres 1894 und für das Jahr 1895 aus den für das Handelsministerium und die General-Inspection, insbesondere aus dem „für Hilfsorgane der General-Inspection und sonstige Ausgaben für Eisenbahnangelegenheiten“ (Capitel 27, Titel 6, Post Nr. 22 des Staatsvoranschlages pro 1894) bewilligten, beziehungsweise zu bewilligenden Crediten bestritten werden, zu welchem Vorgehen die Regierung bei diesem Anlasse die Genehmigung des hohen Reichsrathes erbittet.

Nach Artikel XXIII sollen die Bestimmungen des neuen Gesetzes mit Ausnahme der im Artikel V, lit. a bis d, angeführten finanziellen Begünstigungen auch auf bereits bestehende Local- und Kleinbahnen angewendet werden können. Diese Anordnung stellt sich ihrer Natur und ihrem Zwecke nach lediglich als eine Uebergangsbestimmung dar, welche nicht etwa auf eine unterschiedlose rückwirkende Ausdehnung der Normen des zu erlassenden Gesetzes auf bestehende Bahnunternehmungen niederen Ranges, sondern lediglich darauf abzielt, eine solche Ausdehnung unter besonders berücksichtigungswerthen, von Fall zu Fall zu prüfenden Umständen zu ermöglichen und hiebei insbesondere auf jene bestehenden Bahnlinien von ganz untergeordneter Bedeutung, welche die gesetzlich festzustellenden Merkmale einer Kleinbahn an sich tragen, die einschlägigen Bestimmungen des neuen Gesetzes anwenden zu können.

Nach Artikel XXIV, welcher auch die Vollzugsbestimmungen enthält, soll das beantragte Gesetz — unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung des Gesetzes vom 27. December 1893, R.-G.-Bł. Nr. 198, betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des geltenden Localbahngesetzes — mit 1. Jänner 1895 in Kraft treten. Von einer Beschränkung der Dauer der Wirksamkeit des neuen Gesetzes wurde mit Rücksicht auf die geplante dauernde Regelung der in demselben behandelten Fragen Umgang genommen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 314. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. November 1894 legt Se. Excellenz der Herr Handelsminister den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn für den Staat, vor.

Im Nachstehenden bringen wir den Wortlaut dieses Gesetzes.

Gesetz vom ..., betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbbahn für den Staat.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die nachfolgenden, zwischen den Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der Regierung mit den betreffenden Eisenbahngesellschaften zu Wien am 7. Juni, dann 4. und 23. October 1894 abgeschlossenen Uebereinkommen

a) betreffend die Einlösung der privilegirten Böhmischen Westbahn durch den Staat;
b) betreffend den Ankauf der privilegirten Mährischen Grenzbahn durch den Staat;
c) betreffend den Ankauf der Mährisch-schlesischen Centralbahn durch den Staat

werden genehmigt.

Artikel II.

Die Regierung wird ermächtigt, nebst den ob der Böhmischen Westbahn haftenden vierpercentigen Prioritätsanlehen im ursprünglichen Gesammtnominalbetrage von 14,303.000 fl. und 1,999.800 Mk. die Verzinsung und Tilgung der nachstehenden, noch von den Gesellschaften aufzunehmenden Prioritätsanlehen auf den Staat zur Selbstzahlung zu übernehmen, und zwar:

1. Des nach den §§ 6 und 7 des im Artikel I, lit. a) bezeichneten Uebereinkommens von der Actiengesellschaft der privilegirten Böhmischen Westbahn aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 26,500.000 fl. österreichischer Währung oder 53,000,000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, welches vom 1. Jänner 1895 angefangen ohne jeden Steuer-, Stempel- oder Gebührenabzug mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 70 Jahren zurückzuzahlen ist.

2. Des nach § 4 des im Artikel I, lit. b) bezeichneten Uebereinkommens von der Actiengesellschaft der privilegirten Mährischen Grenzbahn aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 12,000.000 fl. österreichischer Währung oder 24,000.000 Kronen, welches vom 1. September 1894 angefangen ohne jeden Steuer-, Stempel-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 69 Jahren zurückzuzahlen ist.

3. Des nach § 3 des im Artikel I, lit. c) bezeichneten Uebereinkommens von der Actiengesellschaft der Mährisch-schlesischen Centralbahn aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 16,500.000 fl. österreichischer Währung oder 33,000.000 Kronen, welches vom 1. Jänner 1895 angefangen ohne jeden Steuer-, Stempel-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit vier Percent zu verzinsen und längstens bis zum 1. December 1895 zurückzuzahlen ist.

Artikel III.

Aus den Beständen, welche zufolge der im Artikel I angeführten Uebereinkommen dem Staate zu übergeben sind, sowie aus dem durch die Begebung der neuen Obligationen zu erzielenden Erlöse, sammt den zuwachsenden Fructificationszinsen, ist, soweit diese Bestände nicht zur Bedeckung der dem Staate im Sinne des bezüglichen Uebereinkommens obliegenden vertragsmässigen Zahlungen herangezogen werden müssen, für jede der im Artikel I genannten drei Eisenbahnen je ein abgesonderter Investitionsfond zu bilden.

Die Verwendung dieser Investitionsfonde, welche zur Bedeckung der Kosten für Neu- und Erweiterungsbauten, Anschaffungen an Fahrpark, Inventargegenständen u. dgl. für die betreffende Eisenbahn, wie auch zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für an dieselbe anstossende Zweig- und Industriebahnen bestimmt sind, zu den eben angeführten Zwecken ist auf verfassungsmässigem Wege anzusprechen, wobei der in den Staatsvoranschlag des bezüglichen Jahres als ausserordentliche Einnahme einzustellende entsprechende Theilbetrag des betreffenden Fondes als Bedeckung zu dienen hat.

Für das Jahr 1895 wurden der Regierung zur Bestreitung von Investitionsauslagen Specialcredite mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896, und zwar für die privilegirte Böhmische Westbahn in der Höhe von 600.000 fl., für die privilegirte Mährische Grenzbahn in der Höhe von 150.000 fl. und für die Mährisch-schlesische Centralbahn in der Höhe von 100.000 fl. österreichischer Währung bewilligt, deren Bedeckung in der vorhin bezeichneten Weise stattzufinden hat.

Artikel IV.

Die Regierung wird ermächtigt, den von der Mährisch-schlesischen Centralbahn bereits in Angriff genommenen Ausbau der in Schlesien gelegenen Theilstrecke der in dem Staatsvertrage zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, vorgesehenen Eisenbahnverbindung von Troppau nach Ratibor nebst der aus diesem Anlasse erforderlichen Erweiterung des Bahnhofes in Troppau auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen.

Zur Bestreitung der gemäss § 2 des im Artikel I, lit. c), bezeichneten Uebereinkommens an die Mährisch-schlesische Centralbahn zu leistenden Vergütung für die derselben anlässlich der obigen Bauten erwachsenden Auslagen sammt Zinsen, sowie der bis zur Vollendung dieser Bauten weiters auflaufenden Kosten wird der Regierung ein Credit in der Höhe von 400.000 fl. mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896 bewilligt, welcher aus dem nach Artikel III für die genannte Bahn zu bildenden Investitionsfonde in der daselbst angeführten Weise zu bedecken ist.

Artikel V.

Von der Einkommensteuer der Staatseisenbahnen ist im Jahre 1895 in der Stadtgemeinde Smichow ein Betrag vorzuschreiben, welcher 50 Percent der Erwerb- und Einkommensteuer gleichkommt, die im Jahre 1894 der Actiengesellschaft der privilegirten Böhmischen Westbahn in Smichow vorgeschrieben war.

In den Jahren 1896 bis 1899 hat in Smichow ein Betrag in Vorschreibung zu kommen, welcher im Jahre

1896 . . . . 40 Percent
1897 . . . . 30 „
1898 . . . . 20 „
1899 . . . . 10 „

der oben bezeichneten Steuervorschreibung der genannten Eisenbahn gleichkommt.

Erst der nach Vorschreibung dieser Beträge in Smichow erübrigende Rest der Einkommensteuer der Staatseisenbahnen ist im Sinne der Gesetze vom 8. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 61, und vom 19. März 1887, R.-G.-Bl. Nr. 33, auf die einzelnen Länder aufzutheilen.

Artikel VI.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnen sind — abgesehen von den vertragsmässig im fremden Betriebe stehenden Anschlussstrecken der Mährisch-schlesischen Centralbahn von Jägerndorf und Troppau bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Leobschütz und Ratibor — von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel VII.

Die drei den Gegenstand des gegenwärtigen Gesetzes bildenden Uebereinkommen, sowie die durch dieselben und durch die nach den einschlägigen Bestimmungen derselben eintretende Liquidation der bezüglichen Bahngesellschaften veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden, insbesondere auch die zum Behufe der eisenbahnbücherlichen Löschung der bestehenden, in diesen Uebereinkommen näher bezeichneten fünfpercentigen Prioritätsanlehen sammt allem Anhange erforderlichen Urkunden, Erklärungen, Eingaben und Eintragungen, sowie die zufolge dieser drei Uebereinkommen zu emittirenden neuen Prioritätsobligationen und die bücherliche Eintragung der letzteren geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Desgleichen erfolgt die Verzinsung und Rückzahlung der ebengedachten neuen Prioritätsobligationen ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug.

Auch wird in Ansehung der zufolge Artikel IV auszubauenden Bahnstrecke von Troppau bis zur Reichsgrenze gegen Ratibor die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel VIII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

---

a)

Uebereinkommen,

abgeschlossen zu Wien am 4. October 1894 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Böhmischen Westbahn andererseits, betreffend die Einlösung der genannten Bahn durch den Staat.

§ 1.

Die Actiengesellschaft der k. k. priv. Böhmischen Westbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt das Eigenthum der im Eisenbahnbuche des k. k Landesgerichtes in Prag eingetragenen, den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 8. September 1859, H.-M.-V.-Bl. Nr. 79, und des Uebereinkommens vom 23. October 1860 bildenden Eisenbahn von Prag über Pilsen bis zur österreichisch-bayerischen Reichsgrenze nebst der Zweigbahn von Chrast nach Radnitz einschliesslich der etwa der Gesellschaft gehörigen Schleppbahnen, der Geleise und sonstigen Anlagen in den Anschlussstationen, ferner mit Einschluss des gesammten zum Betriebe der bezeichneten Eisenbahn dienenden oder sonst der Gesellschaft gehörigen festen und beweglichen Materiales, des gesammten gesellschaftlichen Fahrparkes, der Reserve- und Inventarstücke, Verbrauchsmaterialien und Vorräthe aller Art, sowie des nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen Grundbesitzes der Gesellschaft, insbesondere der Realität, C.-Nr. 149, in Pilsen, Prager Vorstadt, sammt allem Zubehör.

Ferner überträgt die Actiengesellschaft der k. k. priv. priv. Böhmischen Westbahn alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche ihr in Gemässheit des Staatsvertrages zwischen Oesterreich und Bayern vom 21. April 1856, R.-G.-Bl. Nr. 100, und der Uebereinkunft zwischen der k. k. österreichischen und der königl. bayerischen Regierung vom 20. September 1858, R.-G.-Bl. Nr. 236, sowie auf Grund der bestehenden Vereinbarungen mit der königl. bayerischen Staatseisenbahnverwaltung bezüglich des Betriebes der königl. bayerischen Staatsbahnstrecke von der Reichsgrenze bis Furth und der Mitbenützung der gemeinsamen Grenz- und Wechselstation bei Furth erwachsen sind, an den Staat, welcher als Rechtsnachfolger der Gesellschaft in die diesfalls mit der königl. bayerischen Staatseisenbahnverwaltung bestehenden Verträge eintritt.

In die Schleppbahnverträge und sonstige auf den Bahnbetrieb bezügliche Verträge wird der Staat als Rechtsnachfolger der Gesellschaft mit den derselben zustehenden Rechten und Pflichten eintreten.

§ 2.

Die Erträgnisse der Bahn fallen vom 1. Jänner 1894 angefangen dem Staate zu, und gehen demnach alle von diesem Zeitpunkte angefangen erwachsenden Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben zu Gunsten, bezw. zu Lasten des Staates. Zu den Betriebsausgaben gehören insbesondere auch die Einkommensteuer sammt Zuschlägen, sowie sonstige öffentliche Abgaben, die Couponsstempelgebühr und die Kosten der Notirung der gesellschaftlichen Effecten an öffentlichen Börsen.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis Ende 1893 sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Gesellschaft, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte sich ergebenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

Ebenso verbleiben alle jene Activen, welche nicht zufolge der Bestimmungen im § 1 dieses Vertrages an den Staat zu übergeben sind, insbesondere die gesellschaftlichen Fonde (Specialfonds, Reservefonds, Specialreservefonds), in dem durch die Bilanz per 31. December 1893 ausgewiesenen Bestande zuzüglich der laufenden Zinsenerträgnisse und der aus den Erträgnissen des Jahres 1893 diesen Fonden gewidmeten Dotationen, die Cassen- und Effectenbestände, die ausstehenden Forderungen u. s. w., im Eigenthum der Gesellschaft.

§ 3.

Im Hinblicke auf die Bestimmung im § 1 ist die Gesellschaft vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Handelsministeriums die im § 1 angeführten Vermögensobjecte zu veräussern oder zu belasten oder in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung der gesellschaftlichen Eisenbahn neue, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehende Verpflichtungen zu übernehmen.

Abgänge oder Belastungen der Eisenbahn, welche sich in dieser Hinsicht ergeben sollten, hat die Gesellschaft zu vertreten.

§ 4.

Als Entgelt für die im § 1 angegebene Eigenthumsübertragung verpflichtet sich die k. k. Staatsverwaltung zu den in den folgenden §§ 5 bis 8 festgesetzten Leistungen.

§ 5.

Nachdem die Erträgnisse der Bahn vom Jahre 1894 bereits dem Staate zufallen, ist das den Dienst des Jahres 1894 betreffende Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der im Umlaufe befindlichen Obligationen der beiden bestehenden vierpercentigen Prioritätsanlehen der Gesellschaft im ursprünglichen Nominalbetrage von 14,303.000 fl. ö. W. in Silber und 1,999.800 Mark d. R.-W. zu Lasten des obigen Erträgnisses zu bestreiten, und wird der Staat nach Abschluss der Betriebsrechnung des Jahres 1894, längstens aber am 1. Juli 1895, für jede der nach der Verlosung am 1. Juli 1893, bezw. nach der Rückzahlung am 1. Jänner 1894 noch im Umlaufe befindlichen Actien à 200 fl. eine Dividende und Superdividende von zusammen 16 fl. ö. W., abzüglich der schon hierauf am 1. Juli 1894 und am 1. Jänner 1895 mit je 5 fl. geleisteten Theilzahlungen, und für jeden der nach der obigen Actientilgung im Umlaufe befindlichen Genussscheine einen Betrag von 6 fl. ö. W. bezahlen.

Die am 1. Juli 1894 verlosten 207 Stück Actien erhalten aus dem Erträgnisse dieses Jahres am 1. Jänner 1895 den planmässigen Tilgungsbetrag von 200 fl. unter gleichzeitiger Ausfolgung eines Genussscheines.

Weitere Actienverlosungen finden nicht statt.

§ 6.

Mit 1. Jänner 1895 übernimmt der Staat kraft dieses Uebereinkommens die im § 5 bezeichneten vierpercentigen Prioritätsanlehen zur Selbstzahlung, wogegen die Gesellschaft für etwaige noch nicht zur Löschung gelangte Restbeträge der ursprünglichen fünfpercentigen Prioritätsanlehen (Emission 1861 und 1869) ausschliesslich und allein aufzukommen hat.

Ferner wird der Staat der Gesellschaft zur Ausschüttung an die Actionäre und Genussscheinbesitzer im Wege der Liquidation einen Nominalbetrag von 23,550.800 fl. ö. W. oder 47,101.600 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung in Obligationen eines neuen Prioritätsanlehens ausfolgen, welches vom obigen Termine angefangen mit jährlich vier (4) Percent verzinslich und innerhalb 70 Jahren im Wege der Verlosung zum vollen Nennwerthe rückzahlbar ist.

Dieses Anlehen, dessen Coupons und Obligationen ohne jeden Steuer-, Stempel- oder Gebührenabzug einzulösen sind, wird ob der Böhmischen Westbahn mit dem Range hinter den bestehenden Anlehens-Emissionen bücherlich sichergestellt und vom Staate kraft dieses Uebereinkommens zur Selbstzahlung übernommen.

Die der Gesellschaft auszufolgenden Prioritätsobligationen sollen durch 15 Jahre, vom Tage der Ausgabe angefangen, nur nach Massgabe des von der k. k. Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplanes rückzahlbar sein.

Gleichwie der Tilgungsplan, unterliegen auch das Formular der Theilschuldverschreibungen des neuen Anlehens, sowie die Modalitäten der Begebung der Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung.

Der erste Coupon der neuen Obligationen wird ganzjährig am 2. Jänner 1896 ausbezahlt; von da ab erfolgt die Verzinsung halbjährig nachhinein am 1. Juli und 2. Jänner.

§ 7.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Ausgabe der Obligationen des im § 6 bezeichneten neuen Prioritätsanlehens für Rechnung des Staates zu bewirken und über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung die Nominalsumme dieses Anlehens um jenen Betrag zu erhöhen, welcher zur Abstattung der dem Staate gegenüber der Gesellschaft ausserdem obliegenden Verpflichtungen (§ 8), sowie für Investitionszwecke als erforderlich erkannt wird.

Sofern in letzterer Hinsicht die Erhöhung mehr als 2,000.000 fl. betragen sollte, wird die Staatsverwaltung sich hierüber mit der Gesellschaft verständigen.

Die k. k. Staatsverwaltung ist geneigt, der Gesellschaft für den Fall, als diese letztere zur leichteren Durchführung der Liquidation noch weitere als die ihr nach § 6 zufliessenden

Obligationen des neuen Anlehens benöthigen sollte, solche Obligationen unter zu vereinbarenden Bedingungen bezüglich des Uebernahmscourses und Nominalbetrages käuflich zu überlassen.

§ 8.

Ausser den in §§ 5 bis 7 bezeichneten Zahlungen und Leistungen wird der Staat der Gesellschaft den einverständlich zu ermittelnden, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung festzusetzenden Werth des von der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu übernehmenden gesellschaftlichen Materialvorrathes, inclusive der Reservestücke, soweit die zu übernehmenden Materialien für den Staatsbetrieb verwendbar erscheinen, nach Abzug des Werthbetrages von 150.000 fl., welcher in Gemässheit der Bestimmungen im § 19, 2. Absatz, der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 8. September 1859 ohne besonderes Entgelt an den Staat überzugehen hat, bei Abschluss der Liquidation vergüten.

Zu dem gleichen Zeitpunkte wird der Gesellschaft der zu ihren Gunsten aus der Abrechnung über das concessionsmässig besonders zu vergütende Bahnzugehör, die erforderlichen Pensionsfondszuschüsse, Nachtragsbauten etc. sich ergebende Activsaldo per 100.000 fl. ausgefolgt werden.

§ 9.

Es wird einverständlich anerkannt, dass durch das gegenwärtige Uebereinkommen die von der Gesellschaft zufolge ihrer Erklärung vom 6. Juli 1893 übernommene Verpflichtung wegen Leistung eines Beitrages von 350.000 fl. zu den Kosten der Erweiterung und Umgestaltung ihres Bahnhofes in Pilsen in keiner Weise berührt wird, und verpflichtet sich sohin die Gesellschaft, den obigen Betrag in Baarem oder eventuell im Wege der Compensation mit den zufolge dieses Uebereinkommens vom Staate der Gesellschaft zugesicherten Leistungen nach Massgabe des Baufortschrittes des Pilsener Bahnhofes an die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu bezahlen.

§ 10.

Die Uebernahme des Betriebes der im § 1 bezeichneten Bahn durch den Staat hat nach Perfection des Uebereinkommens unverweilt und womöglich schon mit 1. Jänner 1895 zu erfolgen.

Die Gesellschaft ist dagegen verpflichtet, sobald das Uebereinkommen perfect geworden ist, den Betrieb der Bahn über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung bis zu dessen Uebergabe für Rechnung des Staates nach den Weisungen der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen fortzuführen, ohne dass der Staat hiefür eine besondere, bisher nicht bestandene Vergütung zu leisten hätte.

§ 11.

Gleichzeitig mit der Uebergabe der Bahnen in den Besitz und die Verwaltung des Staates (§ 10) sind die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesammte gesellschaftliche Archiv, insofern die Behelfe nicht für die Abwicklung der schwebenden Geschäfte und für die Liquidation der Gesellschaft erforderlich sind, der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben, welche diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren wird, dass deren Benützung dem Verwaltungsrathe, bezw. den Liquidatoren der Gesellschaft anstandslos ermöglicht ist.

§ 12.

Die Uebergabe des Eigenthums der im § 1 angeführten Bahn sammt dem daselbst bezeichneten Zugehör an den Staat soll, sobald das gegenwärtige Uebereinkommen bindende Kraft erlangt (§ 19) und die eisenbahnbücherliche Einverleibung des Pfandrechtes für das nach §§ 6 und 7 neu auszugebende Prioritätsanlehen stattgefunden haben wird, mittelst eines hierüber aufzunehmenden, von der Staatsverwaltung und der Gesellschaft zu fertigenden Protokolles erfolgen und ist sohin die bücherliche Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates an den im § 1 angeführten Immobilien durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zur bücherlichen Eigenthumsübertragung an den Staat erforderlichen Rechtsurkunden sofort nach erfolgter Uebergabe der Bahn über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 13.

Das gesammte Dienstpersonal der k. k. priv. Böhmischen Westbahn wird unter Wahrung der von demselben vor dem heutigen Tage oder mit ausdrücklicher Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung auch nach demselben erworbenen Rechte vom Staate übernommen, welcher diesem Personale insbesondere die Aufrechthaltung der demselben nach Massgabe der dermalen bestehenden Pensionsstatuten der Böhmischen Westbahn für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche ausdrücklich zusichert.

Das von der Böhmischen Westbahn für ihre Beamten und Diener, dann deren Witwen und Waisen begründete Pensionsinstitut, sowie die Krankencasse und der Unterstützungsfonds für Bedienstete und Arbeiter der Bahnanstalt bleiben mit ihren Statuten bestehen, insolange die letzteren nicht in der darin vorgeschriebenen Weise geändert werden, bezw. wenn und insolange nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- oder Wohlthätigkeitsfonden der k. k. Staatsbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche der Böhmischen Westbahn rücksichtlich des Pensionsfondes, der Krankencasse und des Unterstützungsfondes nach Massgabe der dermalen bestehenden Statuten zustehen, bezw. obliegen. Die nach diesen Statuten dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft eingeräumten Befugnisse werden durch die k. k. Staatsverwaltung ausgeübt.

Jenen Personen, welchen bisher von der Verwaltung der Böhmischen Westbahn aus Billigkeitsrücksichten fortlaufende jährliche Unterstützungen bewilligt worden sind, werden diese Unterstützungen nach Massgabe der Bewilligung auch künftig gezahlt werden.

§ 14.

Nach erfolgter Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens tritt die Actiengesellschaft der k. k. priv. Böhmischen Westbahn mit dem von der k. k. Staatsverwaltung zu bestimmenden Zeitpunkte in Liquidation. Sollte dieser Zeitpunkt erst nach der Betriebsübernahme durch den Staat eintreten, so findet bezüglich der Zwischenzeit die Bestimmung im § 10, 2. Absatz, sinngemäss Anwendung.

Die Liquidation erfolgt unter vom Staate zu genehmigenden Modalitäten für Rechnung und auf Kosten der Gesellschaft, und wird der Staat die Gesellschaft bei Durchführung der Liquidation thunlichst unterstützen.

Da die Ausübung der concessionsmässigen Rechte der Böhmischen Westbahn nach Massgabe des gegenwärtigen Uebereinkommens auf den Staat übergeht, wird dementsprechend die Gesellschaft von ihren concessionsmässigen Verpflichtungen enthoben.

§ 15.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 16.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 17.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens sollen für die k. k. priv. Böhmische Westbahn die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und nach eingeholter Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern als Nachtrag den Gesellschaftsstatuten beigefügt werden.

§ 18.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe und durch die nach § 14 eintretende Liquidation der Gesellschaft veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden, insbesondere auch die zufolge §§ 6 und 7 des gegenwärtigen Uebereinkommens zu emittirenden neuen Prioritätsobligationen nebst Coupons und deren bücherliche Eintragung geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Sollte die Gesellschaft von den Zinsen der ihr nach §§ 6 und 7 auszufolgenden Prioritätobligationen bis zu deren Ausschüttung an die Actionäre eine Einkommensteuer zu entrichten haben, so wird ihr der Betrag derselben von der Staatseisenbahnverwaltung vergütet werden.

§ 19

Das gegenwärtige, in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der bis längstens 31. October 1894 abzuhaltenden Generalversammlung ihrer Actionäre, für die k. k. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Sofern die letztere nicht bis 15. Mai 1895 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

b)

Uebereinkommen,

abgeschlossen zu Wien am 23. October 1894 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn unter Beitritt des mit dem Decrete des k. k. Handelsgerichtes in Wien vom 23. August 1881, Zahl 125.222, zur Vertretung der Besitzer von Prioritäts-Obligationen der vorgenannten Gesellschaft bestellten Curators Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Johann Stirner andererseits, betreffend den Ankauf der k. k. pr. Mährischen Grenzbahn durch den Staat.

§ 1.

Die Actiengesellschaft der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt das Eigenthum des gesammten Unternehmens der Mährischen Grenzbahn, insbesondere:

a) die im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes in Brünn eingetragenen gesellschaftlichen Eisenbahnen, und zwar die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 6. December 1869, R.-G.-Bl. Nr. 11 ex 1870, bildende Eisenbahn von Hohenstadt nach Zöptau und die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 11. September 1871, R.-G.-Bl. Nr. 115, bildende Eisenbahn von Sternberg nach Mittelwalde, einschliesslich der der Gesellschaft gehörigen Geleise und sonstigen Anlagen in den Anschlussstationen Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt;

b) das gesammte zum Betriebe der bezeichneten Eisenbahnen dienende oder sonst der Gesellschaft gehörige feste und bewegliche Material, mit Einschluss des gesammten gesellschaftlichen Fahrparkes und der Reserveräderpaare, der Inventarstücke, Verbrauchsmaterialien und Vorräthe aller Art, sowie den nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen Grundbesitz der Gesellschaft sammt allem Zugehör;

c) das sonstige unbewegliche und bewegliche Vermögen der Gesellschaft, mit Einschluss der bisher erzielten, noch nicht verwendeten Betriebsüberschüsse der beiden vorgenannten Eisenbahnen, dann des von der Gesellschaft der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen übergebenen Betriebsfondes per 90.000 fl., der gesellschaftlichen Reservefonde, der ausstehenden Guthaben der Gesellschaft bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Bodencreditanstalt und bei dem gerichtlich bestellten Prioritäten-Curator Dr. Johann Stirner;

d) demgemäss überträgt die k. k. priv. Mährische Grenzbahn an den Staat cessionsweise alle ihr zustehenden Activforderungen, insbesondere die aus dem Baue und Betriebe herrührenden Forderungen an dritte Personen.

§ 2.

Zugleich mit den Activen und Beständen des gesellschaftlichen Vermögens gehen auch alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden der Gesellschaft auf den Staat über, und übernimmt der Staat insbesondere, nach Massgabe der im § 6 getroffenen Bestimmungen, die Befriedigung der Besitzer der ob den gesellschaftlichen Eisenbahnen bücherlich haftenden Prioritätsobligationen und die Einlösung der von der Gesellschaft ausgegebenen Restcoupons, sowie alle übrigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft.

Der Staat tritt daher auch in die noch schwebenden Rechtsstreite der Gesellschaft mit dritten Personen als Rechtsnachfolger der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn für eigene Rechnung und Gefahr ein, so dass das Verhältniss wie eine Universal-Succession sich darstellt.

§ 3.

Im Hinblicke auf die Bestimmungen in den §§ 1 und 2 ist die k. k. priv. Mährische Grenzbahn unbeschadet der Bestimmungen im § 4 vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Handelsministeriums die im § 1 angeführten Vermögensobjecte zu veräussern oder zu belasten, oder überhaupt Schuldverbindlichkeiten einzugehen oder Zahlungen zu leisten.

§ 4.

Die Actiengesellschaft der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn verpflichtet sich, neue, ob den beiden im § 1 bezeichneten Bahnen bücherlich sicher zu stellende Prioritätsobligationen im Gesammt-Nominalbetrage von 12 Millionen Gulden ö. W. oder 24 Millionen Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, eingeführten Währung, welche Prioritätsobligationen vom 1. September 1894 angefangen mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 69 Jahren zum vollen Nennwerthe zurückzuzahlen sind, zu emittiren und die sämmtlichen Obligationen der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben.

Die Verzinsung und die Rückzahlung dieser Obligationen, welche auf je 200 fl. ö. W. oder 400 Kronen lauten und nach Bedarf in höhere Appoints zusammengelegt werden können, erfolgt ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug.

Formulare und Tilgungsplan dieser Obligationen unterliegen der Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung.

Die Verzinsung und Tilgung dieses Prioritätsanlehens, von welchem ein Theilbetrag von 9,028.600 fl. oder 18,057.200 Kronen im Sinne der Bestimmungen der §§ 6 und 7 an die Besitzer der im Umlaufe befindlichen fünfpercentigen Prioritätsobligationen und an die Actionäre der Gesellschaft zu vertheilen ist und der Rest von 2,971.400 fl. oder 5,942.800 Kronen zur Bedeckung künftiger Investitionsauslagen zu dienen hat, wird vom Staate in Gemässheit der Bestimmungen im § 2 zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen.

§ 5.

Als Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthums-Uebertragung verpflichtet sich die k. k. Staatsverwaltung, abgesehen von der Uebernahme der in den §§ 2 und 4 angeführten Verbindlichkeiten, zu den in den folgenden §§ 6 und 7 festgesetzten Leistungen.

§ 6.

Behufs der vollständigen Befriedigung der Ansprüche der Besitzer der im Umlaufe befindlichen 38.708 Stück Obligationen à 200 fl. ö. W. Silber im Gesammt-Nominalbetrage von 7,741.600 Gulden österr. Währung Silber des von der Gesellschaft aufgenommenen fünfpercentigen Prioritätsanlehens im ursprünglichen Nominalbetrage von 8,000.000 fl. ö. W. Silber wird die k. k. Staatsverwaltung den Prioritätenbesitzern für je ein Stück der obigen fünfpercentigen Obligationen je eine Obligation des nach § 4 neu aufzunehmenden vierpercentigen Prioritätsanlehens im gleichen Nominalbetrage mit laufenden Zinsen vom 1. September 1894 angefangen und ferner als Entschädigung für die Verzichtleistung der Prioritätenbesitzer auf die Zahlung des denselben von der Gesellschaft seinerzeit zugesicherten fünften Percentes für je 20 Obligationen im Nominalbetrage von 4000 fl. ö. W. Silber des bestehenden fünfpercentigen Anlehens je eine Obligation im Nominalbetrage von 200 fl. ö. W. oder 400 Kronen des neuen vierpercentigen Prioritätsanlehens, gleichfalls mit Zinsen vom 1. September 1894 angefangen, ausfolgen. Für den Fall, als der am 1. März 1895 fällig werdende Zinsencoupon der im Umlaufe befindlichen fünfpercentigen Obligationen in Folge der bis dahin etwa noch ausständigen Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 17) noch in der bisherigen Weise eingelöst werden müsste, werden bei der Ausfolgung der neuen vierpercentigen Obligationen nur die als Entschädigung für die Verzichtleistung auf das fünfte Percent dienenden neuen Titres mit Coupons vom 1. März 1895 versehen sein, wogegen der erste Coupon der dem jetzigen Umlaufe entsprechenden Obligationen am 1. September 1895 fällig sein wird. Fehlende Coupons sind bei der Einlösung der Obligationen von der Partei baar zu vergüten.

Soferne sich bei der Einlösung der bestehenden fünfpercentigen Obligationen mit Rücksicht auf die Anzahl der beigebrachten Stücke Restbeträge ergeben, welche durch effective Stücke des neuen Anlehens nicht ausgeglichen werden können, wird die k. k. Staatsverwaltung an Stelle dieser Restbeträge das coursmässige Aequivalent derselben unter Einrechnung eines Begebungscourses der neuen Obligationen von 93 pCt. zuzüglich der laufenden Zinsen baar bezahlen.

Die am 1. September 1894 fälligen, sowie die vor diesem Termin fällig gewordenen, aber bis zum Zeitpunkte der Uebergabe des Eigenthums der Bahn an den Staat (§ 9) noch nicht zur Einlösung gebrachten Coupons des bestehenden fünfpercentigen Prioritätsanlehens werden innerhalb der gesetzlichen Verjährungsfrist von der k. k. Staatsverwaltung an den bisher bestimmten Zahlstellen mit je vier (4) Gulden baar eingelöst werden.

Die k. k. Staatsverwaltung wird ferner innerhalb eines Zeitraumes von einem Jahre nach Perfection dieses Uebereinkommens (§ 17) die von der Gesellschaft ausgegebenen Restcoupons, und zwar die im Jahre 1880 ausgegebenen und vom Prioritäten-Curator gekündigten 1864 und 2504 Stück mit je 1 fl. und die später ausgegebenen 863.936 Stück mit je 15 kr. ohne jeden Abzug baar einlösen, sowie mit Rücksicht darauf,

dass seit 1. März 1892 keine Restcoupons mehr ausgegeben worden sind, für je ein Stück der obigen fünfpercentigen Obligationen bei deren Einlieferung eine Vergütung von 40 kr. in Baarem leisten.

Die näheren Modalitäten der im Vorstehenden festgesetzten Einlösung der im Umlaufe befindlichen fünfpercentigen Prioritätsobligationen und Restcoupons werden zwischen der k. k. Staatsverwaltung und dem mitunterfertigten Prioritäten-Curator rechtzeitig vereinbart werden.

§ 7.

Die k. k. Staatsverwaltung verpflichtet sich, den Actionären der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn für je 10 Stück der im Umlaufe befindlichen 45.000 Stück Actien à 2000 fl. ö. W., sonach für je 2000 fl. Nominale je eine Obligation im Nominalbetrage von 200 fl. ö. W. oder 400 Kronen des nach § 4 neu auszugebenden vierpercentigen Prioritätsanlehens mit Coupons, einschliesslich des am 1. März 1895 fälligen, auszufolgen und die durch effective Stücke der auszufolgenden Prioritätsobligationen nicht ausgleichbaren Restbeträge unter Annahme eines Begebungscourses dieser Obligationen von 93 pCt. zuzüglich der laufenden Zinsen baar auszuzahlen.

Ausserdem wird die k. k. Staatsverwaltung bei der Einlieferung der obigen Actien für jede derselben einen Baarbetrag von 40 kr. auszahlen.

Die Aufforderung zum Umtausche der Actien ist nach erfolgter Anmeldung der Liquidation der Gesellschaft dreimal in Zwischenräumen von je 14 Tagen in der statutenmässig vorgeschriebenen Weise kundzumachen.

§ 8.

Sämmtliche noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesammte gesellschaftliche Archiv sind sofort nach Perfection dieses Uebereinkommens der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben, welche diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren wird, dass deren Benützung dem Verwaltungsrathe, bezw. den Liquidatoren der Gesellschaft anstandslos ermöglicht ist.

§ 9.

Die Uebergabe des Eigenthums der im § 1 bezeichneten Bahnen sammt dem dortselbst bezeichneten Zugehör und dem ebenda behandelten beweglichen und unbeweglichen Vermögen, sowie auch der Obligationen des nach § 4 neu aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 12 Millionen Gulden österreichischer Währung oder 24 Millionen Kronen, hat, sobald das gegenwärtige Uebereinkommen für alle Theile bindende Kraft erlangt und die eisenbahnbücherliche Einverleihung des Pfandrechtes für das bezeichnete neue Prioritsätsanlehen stattgefunden haben wird, mittelst eines hierüber aufzunehmenden, von den vertragschliessenden Theilen zu unterfertigenden Protokolles zu erfolgen.

Die zur bücherlichen Eigenthumsübertragung an den Staat erforderlichen Recktsurkunden hat die Gesellschaft nach erfolgter Perfection des Vertrages über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 10.

Nach erfolgter Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates an den Bahnlinien tritt die Actiengesellschaft der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn in Liquidation.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung und auf Kosten des Staates und auf die vom Staate vorzuschreibende Weise.

Als Liquidatoren haben nebst einem von der k. k. Staatsverwaltung bestimmten Aufsichtsorgane die zur Zeit des Eintrittes der Liquidation den Verwaltungsrath der Gesellschaft bildenden Mitglieder zu fungiren.

§ 11.

Es wird einverständlich anerkannt, dass aus Anlass der von der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn für die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. September 1871, R.-G.-Bl. Nr. 115, bildende Eisenbahn empfangenen und aus der Abrechnung bis 1. September 1894 und eventuell bis 1. März 1895 sich ergebenden Staatsgarantievorschüsse, sowie der der Gesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1877, R.-G.-Bl. Nr. 112, ertheilten Vorschüsse behufs Bedeckung von Betriebskostenabgängen und des von der Gesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 21. April 1879, R.-G.-Bl. Nr. 69, empfangenen besonderen Vorschusses von 74.050 fl. sammt den von diesen Vorschüssen erwachsenen Zinsen eine Rückzahlungspflicht im Hinblicke auf die Bestimmungen der bezogenen Concession und des gegenwärtigen Uebereinkommens die Gesellschaft fortan nicht treffen kann.

§ 12.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 13.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 14.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens sollen für die k. k. priv. Mährische Grenzbahn die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und nach eingeholter Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern als Nachtrag den Gesellschaftsstatuten beigefügt werden.

§ 15.

Der mitunterzeichnete, zur Vertretung der Rechte der Besitzer der im Umlaufe befindlichen fünfpercentigen Prioritätsobligationen der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn gerichtlich bestellte Curator, Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Johann Stirner, erklärt, vorbehaltlich der von demselben ehestens zu erwirkenden curatelsbehördlichen Genehmigung, den Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens unter Verzichtleistung auf das bezüglich der Restcoupons vorbehaltene Kündigungsrecht vollinhaltlich beizutreten und Namens der von ihm vertretenen Besitzer von Prioritätsobligationen und Restcoupons der mehrgenannten Bahngesellschaft an die letztere und bezw. an die k. k. Staatsverwaltung als Rechtsnachfolger derselben keine weiteren Ansprüche zu erheben als jene, welche sich aus dem gegenwärtigen Uebereinkommen ergeben.

Die k. k. Staatsverwaltung dagegen ertheilt die Zusicherung, die bis zur Aufhebung der Curatel, welche längstens bis zum Zeitpunkte der Beendigung der Liquidation der Gesellschaft zu erfolgen hat, erwachsenden Curatelskosten mit den von ihr zu prüfenden und anzuerkennenden Beträgen, dann die sämmtlichen in Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens erwachsenden Kosten, insbesondere auch für die Anfertigung der neuen Obligationen, für die Einlösung der Obligationen, Restcoupons und Actien, sowie für die diesfälligen Verlautbarungen, gleich den sonstigen Verwaltungsauslagen in Ausführung der Bestimmungen im § 2 als Rechtsnachfolger der Gesellschaft aus Eigenem zu bestreiten.

§ 16.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe und durch die nach § 10 eintretende Liquidation der Gesellschaft veranlassten Vermögens - Uebertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden, insbesondere auch die zum Behufe der eisenbahnbücherlichen Löschung des bestehenden fünfpercentigen Prioritätsanlehens sammt allem Anhange erforderlichen Urkunden, Erklärungen, Eingaben und Eintragungen, sowie die zufolge des § 4 des gegenwärtigen Uebereinkommens zu emittirenden neuen Prioritätsobligationen und die bücherliche Eintragung der letzteren geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 17.

Das gegenwärtige, in drei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der längstens bis Ende October 1894 einzuberufenden Generalversammlung ihrer Actionäre, für den Prioritäten-Curator durch die ehestens zu erwirkende curatelsbehördliche Genehmigung des gegenwärtigen Uebereinkommens, für die k. k. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Soferne die letztere nicht bis 15. Mai 1895 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

---

c)

Uebereinkommen,

abgeschlossen zu Wien am 7. Juni 1894 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der Mährisch-schlesischen Centralbahn unter Beitritt des mit dem Decrete des k. k. Handelsgerichtes in Wien vom 21. Mai 1886, Z. 83.314/6, zur Vertretung der Besitzer von Prioritätsobligationen der vorgenannten Gesellschaft bestellten Curators Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Alois Millanich andererseits, betreffend den Ankauf der Mährisch-schlesischen Centralbahn durch den Staat.

§ 1.

Die Actiengesellschaft der Mährisch-schlesischen Centralbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt vom 1. Jänner 1895 angefangen das Eigenthum der im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes in Brünn eingetragenen, den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 21. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 77, bildenden Eisenbahn von Olmütz über Freudenthal und Jägerndorf an die österreichisch-preussische Landesgrenze mit den Flügelbahnen von Jägerndorf einerseits nach Troppau, andererseits über Hennersdorf an die Landesgrenze in der Richtung nach Ziegenhals einschliesslich der der Gesellschaft gehörigen Schleppbahnen, der Geleise und sonstigen Anlagen in den Anschlussstationen, des Arbeiterwohnhauses in Jägerndorf, des Beamtenhauses am Bahnhofe Olmütz und des Getreidespeichers in Troppau, ferner mit Einschluss des gesammten zum Betriebe der bezeichneten Eisenbahnen dienenden oder sonst der Gesellschaft gehörigen festen und beweglichen Materials, des gesammten gesellschaftlichen Fahrparkes, der Reserve- und Inventarstücke, Verbrauchsmaterialien und Vorräthe aller Art, sowie des nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen Grundbesitzes der Gesellschaft sammt allem Zubehör.

Dem Staate bleibt vorbehalten, in die Schleppbahn-Verträge und sonstige auf den Bahnbetrieb bezügliche Verträge als Rechtsnachfolger der Gesellschaft einzutreten, soweit die k. k. Staatsverwaltung die Fortführung dieser Verträge im Interesse der künftigen staatlichen Betriebsführung gelegen erachtet.

§ 2.

Im Hinblicke auf die Bestimmung im § 1 ist die Gesellschaft vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Handelsministeriums die im § 1 angeführten Vermögensobjecte zu veräussern oder zu belasten oder in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung der gesellschaftlichen Eisenbahnen Verträge abzuschliessen, deren Wirksamkeit sich über den 1. Jänner 1895 hinaus erstrecken soll.

Abgänge oder Belastungen der Eisenbahnen, welche sich in dieser Hinsicht ergeben sollten, hat die Gesellschaft zu vertreten.

Die Gesellschaft übernimmt jedoch die Verpflichtung, sofort im Einvernehmen mit der k. k. Staatsverwaltung die erforderlichen Einleitungen zu treffen, damit der Bau der in Schlesien gelegenen Theilstrecke der im Staatsvertrage zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, vorgesehenen Eisenbahnverbindung Troppau—Ratibor und die aus diesem Anlasse erforderliche Erweiterung des gesellschaftlichen Bahnhofes in Troppau unaufgehalten in Angriff genommen und derart gefördert werde, dass diese Bahnanlagen jedenfalls bis zu dem für die preussische Anschlussstrecke festgesetzten Vollendungstermine fertig gestellt und dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Im Falle der Perfection dieses Uebereinkommens werden der Gesellschaft die derselben für die obigen Bauten erwachsenen, seinerzeit gehörig nachzuweisenden Auslagen einschliesslich der thatsächlich aufgelaufenen Zinsen, jedoch ohne Anrechnung von Zinseszinsen, von Seiten des Staates rückvergütet werden.

§ 3.

Die Actiengesellschaft der Mährisch-schlesischen Centralbahn verpflichtet sich, ob den im § 1 bezeichneten Bahnen bücherlich sicherzustellende Prioritätsobligationen im Gesammt-Nominalbetrage von 16,500.000 fl. ö. W. oder 33,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, eingeführten Währung zu emittiren, welche vom 1. Jänner 1895 angefangen ohne jeden Steuer-, Stempelgebühren- oder sonstigen Abzug mit 4 Percent zu verzinsen und längstens bis zum 1. December 1965 zum vollen Nennwerthe zurückzuzahlen sind.

Formulare und Tilgungsplan dieser Obligationen, welche auf 300 fl. ö. W. lauten und nach Bedarf in höhere Appoints zusammengelegt werden können, und die Modalitäten der Begebung für die von der Gesellschaft zu veräussernden Stücke unterliegen der Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung.

§ 4.

Die Verzinsung und Tilgung der nach § 3 auszugebenden Prioritätsobligationen, von welchen ein Theilbetrag von 14,228.500 Gulden ö. W. oder 18,456.000 Kronen das der Gesellschaft gewährte Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthums-Uebertragung bildet, und der Restbetrag von 2,271.600 fl. ö. W. oder 4,543.200 Kronen dem Staate zum Zwecke der Bedeckung der Kosten für künftige Investitionen und Erweiterung des Bahnunternehmens zur freien Verfügung zu übergeben ist, wird vom Staate mit der Wirksamkeit ab 1. Jänner 1895 zur Selbstzahlung übernommen.

§ 5.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, von den ihr nach § 4 überlassenen neuen vierpercentigen Prioritätsobligationen behufs der vollständigen Befriedigung der Ansprüche der Besitzer der im Umlaufe befindlichen 44.890 Stück Obligationen à 300 fl. ö. W. des von der Gesellschaft im Jahre 1870 aufgenommenen fünfpercentigen Prioritätsanlehens einen Nominalbetrag von 13,467.000 Gulden oder 26,934.000 Kronen an die Besitzer der fünfpercentigen Obligationen in der Art zu vertheilen, dass denselben für je eine fünfpercentige Obligation nebst dem dazu gehörigen Talon je eine Obligation à 300 fl. oder 600 Kronen des neuen vierpercentigen Prioritätsanlehens, verzinslich vom 1. Jänner 1895, ausgefolgt wird.

Ferner wird die Gesellschaft aus den derselben verbleibenden Activen (§ 7, 3. und 4. Absatz) den Besitzern der im Umlaufe befindlichen Prioritätsobligationen ausser dem behufs Bezahlung der am 1. Jänner 1881 fällig gewordenen Zinsenrate am 1. Juni 1894 geleisteten Baarbetrage von 7 fl. 80 kr. per Stück nach Abschluss der Betriebsrechnung des Jahres 1894 einen weiteren Baarbetrag von 5 fl. per Stück mit der Massgabe bezahlen, dass diese letztere Baarzahlung in dem Falle, wenn die Reinerträgnisse der Bahn im Jahre 1894 den Betrag von 480.000 fl. übersteigen sollten, nach Zulänglichkeit der Mehrerträgnisse bis auf den Betrag von 6 fl. per Stück zu erhöhen ist.

Durch die vorstehenden Leistungen und Baarzahlungen wird insbesondere auch die rückständige Zinsenforderung der gedachten Obligationsbesitzer, unbeschadet der Bestimmung im § 11, Schlussabsatz, zur Gänze getilgt.

§ 6.

Von den nach § 4 der Gesellschaft überlassenen neuen vierpercentigen Prioritätsobligationen ist ein weiterer Nominalbetrag von 616.200 fl. oder 1,232.400 Kronen, gleichfalls verzinslich vom 1. Jänner 1895, behufs Herbeiführung der Liquidation der Gesellschaft zuzüglich der im Besitze der Gesellschaft verbliebenen Activbestände zur Abstossung der Schuldverbindlichkeiten und bezüglich des hienach erübrigenden Restes zur gleichmässigen Vertheilung an die Actionäre zu verwenden.

Ausserdem wird der Gesellschaft nebst der im § 2 bedungenen Rückvergütung der Kosten für die österreichische Theilstrecke der Eisenbahnverbindung Troppau—Ratibor als Vergütung für die von der letzteren aus den laufenden Einnahmen bestrittenen Auslagen für die Anschaffung eines die normale Ausrüstung der Bahn übersteigenden Materialvorraths und von Reserve-Inventargegenständen der Nominalbetrag von 145.200 fl. oder 290.400 Kronen in neuen vierpercentigen Obligationen, verzinslich vom 1. Jänner 1895, ausgefolgt.

§ 7.

Der Betrieb der im § 1 bezeichneten Eisenbahn wird vom 1. Jänner 1895 angefangen vom Staate für eigene Rechnung geführt werden.

Sollte die Uebernahme des Betriebes der bezeichneten Bahn durch den Staat im obigen Zeitpunkte nicht möglich sein, so ist die Gesellschaft verpflichtet, den Betrieb der Bahn ohne besonderes Entgelt bis auf Weiteres für Rechnung des Staates nach den Weisungen der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen fortzuführen und gehen demnach alle von diesem Zeitpunkte angefangen erwachsenden Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben zu Gunsten, beziehungsweise zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis Ende 1894 sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Gesellschaft, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte sich ergebenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

Ebenso verbleiben alle jene Activen, welche nicht zufolge den Bestimmungen des § 1 dieses Vertrages an den

Staat zu übergeben sind, insbesondere die Cassen- und Effectenbestände, die ausstehenden Forderungen u. s. w. im Eigenthum der Gesellschaft.

§ 8.

Gleichzeitig mit der Uebergabe der Bahn in den Besitz und die Verwaltung des Staates (§ 7) sind die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesammte gesellschaftliche Archiv — insoferne diese Behelfe nicht für die Abwicklung der schwebenden Geschäfte und für die Liquidation der Gesellschaft erforderlich sind — der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben, welche diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren wird, dass deren Benützung dem Verwaltungsrathe, beziehungsweise den Liquidatoren der Gesellschaft anstandslos ermöglicht ist.

§ 9.

Die Uebergabe des Eigenthums der im § 1 angeführten Bahn sammt dem daselbst bezeichneten Zugehör an den Staat soll, sobald das gegenwärtige Uebereinkommen bindende Kraft erlangt (§ 17) und die eisenbahnbücherliche Einverleibung des Pfandrechtes für das nach § 3 neu aufzunehmende Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 16,500.000 fl. oder 33,000.000 Kronen stattgefunden haben wird, mittelst eines hierüber aufzunehmenden, von der Staatsverwaltung und der Gesellschaft zu fertigenden Protokolls erfolgen und ist sohin die bücherliche Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates an den im § 1 angeführten Immobilien durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zur bücherlichen Eigenthumsübertragung an den Staat erforderlichen Rechtsurkunden sofort nach erfolgter Perfection des Vertrages über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 10.

Das gesammte Dienstpersonal der Mährisch-schlesischen Centralbahn wird unter Wahrung der von demselben vor dem heutigen Tage, beziehungsweise mit ausdrücklicher Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung auch nach demselben erworbenen Rechte, vom Staate übernommen, welcher diesem Personale insbesondere die Aufrechthaltung der demselben nach Massgabe der dermalen bestehenden Pensionsstatuten der Mährisch-schlesischen Centralbahn für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche ausdrücklich zusichert.

Das von der Mährisch-schlesischen Centralbahn für ihre Beamten und Diener, dann deren Witwen und Waisen begründete Pensionsinstitut, sowie die Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter der Bahnanstalt bleiben mit ihren Statuten bestehen, insolange die letzteren nicht in der darin vorgeschriebenen Weise geändert werden, beziehungsweise wenn und insolange nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- oder Wohlthätigkeitsfonden der k. k. Staatsbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche der Mährisch-schlesischen Centralbahn rücksichtlich der obigen Institute nach Massgabe der dermalen bestehenden Statuten zustehen, beziehungsweise obliegen. Die nach diesen Statuten dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft eingeräumten Befugnisse werden durch die k. k. Staatsverwaltung ausgeübt.

Jenen Personen, welchen bisher von der Verwaltung der Mährisch-schlesischen Centralbahn aus Billigkeitsrücksichten fortlaufende jährliche Unterstützungen bewilligt worden sind, werden diese Unterstützungen nach Massgabe der Bewilligung auch künftig gezahlt werden.

§ 11.

Nach erfolgter Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens tritt die Actiengesellschaft der Mährisch-schlesischen Centralbahn in Liquidation.

Die Liquidation erfolgt unter vom Handelsministerium zu genehmigenden Modalitäten für Rechnung und auf Kosten der Gesellschaft.

Ebenso sind die gesammten Curatelskosten, sowie die Kosten der Einlösung der ausgegebenen, noch nicht verjährten Zinsencoupons der bestehenden fünfpercentigen Prioritätsobligationen ausschliesslich von der Gesellschaft zu tragen.

§ 12.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 13.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 14.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens sollen für die Mährisch-schlesische Centralbahn die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und nach eingeholter Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern als Nachtrag den Gesellschaftsstatuten beigefügt werden.

§ 15.

Der mitunterzeichnete, zur gemeinsamen Vertretung der Rechte der Besitzer der im Umlaufe befindlichen fünfpercentigen Prioritätsobligationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn gerichtlich bestellte Curator Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Alois Millanich erklärt, vorbehaltlich der von demselben ehestens zu erwirkenden curatelsbehördlichen Genehmigung, den Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens vollinhaltlich beizutreten und Namens der von ihm vertretenen Besitzer von Prioritätsobligationen der mehrgenannten Bahngesellschaft an die letztere und beziehungsweise an die k. k. Staatsverwaltung als Rechtsnachfolger derselben keine weiteren Ansprüche zu erheben als jene, welche sich aus dem gegenwärtigen Uebereinkommen ergeben.

§ 16.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe und durch die nach § 11 eintretende Liquidation der Gesellschaft veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden, insbesonders auch die zum Behufe der eisenbahnbücherlichen Löschung des bestehenden fünfpercentigen Prioritätsanlehens sammt allem Anhange auszustellenden Urkunden, Erklärungen und Eingaben, sowie die zufolge § 3 des gegenwärtigen Uebereinkommens zu emittirenden neuen Prioritätsobligationen und die eisenbahnbücherliche Eintragung der letzteren geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 17.

Das gegenwärtige, in drei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der sofort einzuberufenden Generalversammlung ihrer Actionäre, für den Prioritäten-Curator durch die ehestens zu erwirkende curatelsbehördliche Genehmigung, für die k. k. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Soferne die letztere nicht bis 15. December 1894 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

In der 318. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. November richten die Abgeordneten Kaftan und Genossen an den Herrn Handelsminister eine Anfrage in Betreff des Wortlautes des Uebereinkommens zwischen der österreichischen Donau-Dampfsshiffahrts-Gesellschaft, der zukünftigen ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft und der kgl. ungarischen Regierung, ferner bezüglich der Abschaffung der ungarischen Transportsteuer für Schiffsgüter, welche auf der Donau in Ungarn befördert werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Brückl-Völkermarkt. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. November die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, hinsichtlich des von J. Zechner, Bürgermeister in Völkermarkt, als Obmann des Actionscomité für das Zustandekommen einer Localbahn von der Station Brückl der k. k. Staatsbahnlinie Launsdorf—Hüttenberg nach Völkermarkt vorgelegten generellen Projectes für die obgenannte Localbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. Bei dieser Amtshandlung wird auch die Frage zu erörtern sein, ob den in Betracht kommenden localen Verkehrsbedürfnissen nicht auch durch Herstellung einer Localbahn mit 0·76 m Spurweite entsprochen werden könnte,

[H.-M.-Z. 59.271.]

Bozen - Meraner Bahn. (Erhöhung des Bahndammes.) Das von der Bozen-Meraner Bahn vorgelegte Project für die Erhöhung des Bahndammes von km 23·176 bis 27·965 der Linie Bozen—Meran wurde zur Ausführung genehmigt.

[3. November, H.-M.-Z. 59.529.]

Böhmische Commercialbahnen. (Errichtung eines Verladeplatzes: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 30. Juli abgehaltenen politischen Begehung des Projectes für die Errichtung eines Verladeplatzes in km 22·9—23·1 der Linie Kopidlno—Bakov nächst der Station Unter-Bautzen für die Firma David Bloch wurde der Bauconsens ertheilt.
[5. November, H.-M.-Z. 58.920.]

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. (Bauherstellung.) Das von der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. vorgelegte Project für die Herstellung einer Ausweiche in km 3·7/9 in der Strecke Hietzing (Station)—Neue Welt (Lainzerstrasse) wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung übersendet.
[12. November, H.-M.-Z. 61.121.]

Localbahn Wien-Wr. Neudorf. (Errichtung von Haltestellen: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localcommission, betreffend die Errichtung von vier Haltestellen in der Localbahnstrecke Wr.-Neudorf—Guntramsdorf und Auflassung der bestehenden Haltestelle Neudorf auf den 22. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der Bezirkscommissär von Luschin betraut.
[16. November, G.-I.-Z. 21.382.]

Salzkammergut-Localbahn. (Bauherstellung in Itzling.) Das von der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft vorgelegte Project für eine in der Station Itzling bei der Reparaturs-Werkstätte herzustellende Schiebebühne wurde zur Ausführung genehmigt. [4. November, H.-M.-Z. 57.790.]

Elektrische Tramway in Pilsen. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des vom Bürgermeisteramte Pilsen vorgelegten Projectes für eine elektrische Tramway in der Stadt Pilsen unter Leitung des bei der k. k. Statthalterei für Böhmen in Dienstesverwendung stehenden Bezirkscommissärs Heinrich Mahling auf den 23. November anberaumt.
[15. November, G.-I.-Z. 21.147.]

Schleppbahn zur Reichenberger Bierbrauerei und Malzfabrik in Maffersdorf r/N. (Bauconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 16. August durchgeführten politischen Begehung des Projectes für eine Schleppbahn zur Reichenberger Bierbrauerei und Malzfabrik in Maffersdorf r/N. wurde der Bauconsens von der k. k. Statthalterei in Prag ertheilt. [6. November, H.-M.-Z. 59.757.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Beförderung von Schulkindern mit Lastzügen.) Die von der Südbahn-Gesellschaft errichtete Volksschule in Breitenstein am Semmering wird dermalen von 86 Kindern besucht und es wird dort sowohl Vormittags als Nachmittags unterrichtet. Da nun während der schlechten Jahreszeit der Weg zu dieser Schule sehr beschwerlich ist, so benützen die von der Station Semmering und den Wächterhäusern kommenden Kinder — gegenwärtig 28 an der Zahl — Nachmittags zur Fahrt in der Richtung von Semmering nach Breitenstein den Personenzug Nr. 9 (ab Semmering 12 U. 47 M.) und zur Rückfahrt den Personenzug Nr. 8 (ab Breitenstein 4 U. 35 M.), wogegen für den Vormittags-Schulbesuch zur Fahrt in der Richtung von Semmering nach Breitenstein der Lastzug Nr. 141 (ab Semmering 7 U. 35 M.) und zur Rückfahrt entweder der Lastzug Nr. 134 (ab Breitenstein 1 U. 5 M.) oder der Lastzug Nr. 192 (ab Breitenstein 1 U. 54 M.) in Betracht kommen könnte, bei welchen Zügen die Einreihung eines Personenwagens unmittelbar hinter dem Sicherheits-, bezw. Conducteurwagen keiner Schwierigkeit unterliegt und auch für eine genügende Ueberwachung der Kinder durch einen hiezu beauftragten Zugbegleiter Sorge getragen werden kann. In Berücksichtigung dieser Verhältnisse hat die k. k. General-Inspection gegen Einhaltung der nöthigen Vorsichtsmassnahmen ausnahmsweise gestattet, jene Kinder, welche die Volksschule in Breitenstein besuchen, in der Strecke Semmering—Breitenstein mit dem Lastzuge Nr. 141 und mit den mit Nachschubmaschine verkehrenden Lastzügen Nr. 134 und 192 zu befördern.
[26. October, G.-I.-Z. 20.000.]

Localbahn Přivoz-M.-Ostrau-Witkowitz. (Locomotivprüfungen.) Am 2 August hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der Localbahn Přivoz-Mähr.-Ostrau-Witkowitz bestimmten Tenderlocomotiven, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz neu erbaut und mit der Fabriksnummer 3035, 3036, 3037 und 3038, mit dem Namen „Mähr.-Ostrau", „Přivoz", „Witkowitz" und „Schönbrunn" und der Inventarsnummer 1, 2, 3 und 4 versehen sind, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. Alle vier Locomotiven sind gleicher Construction und nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 6. December 1893, Z. 60.766, genehmigten Typenplänen ausgeführt. [M.-M.-Z. 43.482]

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) Die Versammlung vom 12. November ertheilte dem Vereinsausschusse die Ermächtigung, zu dem im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwurfe, betreffend das neue Localbahngesetz, die demselben als geeignet erscheinenden Schritte einzuleiten. Sodann machte der Vorsitzende, Civilingenieur E. A. Ziffer, die bei den Strassen- und Kleinbahnen verwendeten verschiedenen mechanischen Motoren und Betriebssysteme zum Gegenstande seiner Mittheilungen. In den Kreis seiner Besprechung zog der Vortragende die Systeme der feuerlosen Motoren, die Press- oder Luftdruckmotoren, die Strassenbahnen mit Seilbetrieb (Kabelbahnen), die Gasmotoren, die Motoren bei Verwendung chemischer Stoffe und verschiedene andere Motoren und Betriebssysteme, mit Ausschluss des Locomotiv- und elektrischen Betriebes. Unter Anlehnung an seinen in diesem Gegenstande der in Köln a. Rh. Ende August d. J. stattgehabten VIII. Generalversammlung des internationalen permanenten Strassenbahnvereines erstatteten Bericht beschränkte sich der Redner vornehmlich auf die Wiedergabe der mit den vorangeführten Betriebssystemen gemachten Erfahrungen. Die in kurzen und scharf skizzirten Umrissen sich bewegenden Ausführungen desselben, denen die aus eigener Anschauung gemachten Studien zur Grundlage dienten, enthalten höchst beachtenswerthe Aufschlüsse. Insbesondere würdigte Ingenieur Ziffer die constructiven Eigenthümlichkeiten der Kabelbahnen, die namentlich in Amerika sowohl in technischer als finanzieller Beziehung wegen ihrer geringen Betriebskosten und Leistungsfähigkeit bedeutsame Erfolge erzielt haben, einer eingehenden sachlichen und durch statistische Daten illustrirten Erörterung. Von den übrigen Motoren verdienen in erster Reihe die feuerlose Locomotive Lamm-Francq, sowie der Pressluftmotor Mékarski und die Gasmotoren in Betracht gezogen zu werden. Auf Grund tabellarischer Aufzeichnungen weist der Redner nach, dass sich die Anlagekosten im Vergleiche zu den billigsten des Ammoniak-Motors beim Pferdebetrieb um 1 pCt., bei der Verwendung von Pressluft um 5 pCt., beim Gasmotor um 7 pCt., beim Dampf- oder Heisswassermotor um 12·3 pCt., beim elektrischen Betriebe um 21·7 pCt. und bei den Kabelbahnen um 67 pCt. höher stellen. Wenn auch hiebei gleiche locale oder sonstige bauliche und betriebstechnische Verhältnisse bei gleicher Bahnlänge und gleicher Verkehrsdichte vorausgesetzt sind, so können diese Angaben nur als Anhaltspunkte zur Beurtheilung der zu wählenden Betriebsarten oder Motoren angesehen werden und sind daher von Fall zu Fall in Bezug auf ihre Richtigkeit einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. In dem Schlussworte betonte der Vortragende, dass die Frage des besten und zweckmässigsten Strassenbahnmotors gegenwärtig nicht vollständig gelöst erscheint und der Kampf um seine Herrschaft noch der Zukunft zur Austragung überlassen bleiben dürfte

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. October d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Sectionschef im k. k. Handelsministerium Béla Freiherr v. Weigelsperg das Gross-Officierskreuz des Ordens „Stern von Rumänien", der Schiffahrts-Oberinspector der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien Carl Victor von Suppán den kgl. preussischen Rothen Adler-Orden III. Classe, der Ministerial-Secretär im k. k. Handelsministerium Dr. Mauriz Rössler das Officierskreuz des Ordens der Krone von Rumänien und den kgl. serbischen Takovo-Orden IV. Classe, der Inspector der k. k. Staatsbahnen und Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes in Wien (Westbahnhof) Josef Nový das Ritterkreuz des grossherzoglich luxemburgischen Ordens der Eichenkrone, das Ritterkreuz II. Classe des herzoglich Sachsen-Ernestinischen Haus-Ordens und den kgl. bayerischen Verdienst-Orden vom heiligen Michael IV. Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr.

Anhang zum Ausnahmetarif vom 15. November 1892 für die Beförderung von Rohzucker und Pilézucker bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief von den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen) nach Gustavsburg transit, Ludwigshafen a/Rh. transit, Mainz Hafen und Mannheim transit.

Gewährung von Frachtnachlässen.

Soferne in der Zeit vom 15. November 1894 bis Ende September 1895 von einem Versender ab den nachverzeichneten Verbandsstationen nach den vorstehend angeführten Umschlagsstationen zusammengenommen min. 1500 Tonnen Rohzucker und Pilézucker auf Grund des Ausnahmetarifes vom 15. November 1892 verfrachtet werden, werden an denselben im Rückvergütungswege und gegen bis spätestens Ende October 1895 bei der General-Direction der k. b. Staatsbahnen zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der betheiligten Verwaltungen tragen dürfen und nicht zurückgegeben werden, folgende Nachlässe an den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes vom 15. November 1892 gewährt:

Für Sendungen von Klobuk, Schlan und Zlonitz, Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 15 Pfennige; von Svijan-Podol, Station der Böhmischen Nordbahn, 16 Pfennige; von Perutz, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dann von Bakov und Münchengrätz, Stationen der Böhmischen Nordbahn, 17 Pfennige; von den übrigen Verbandsstationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (ausgenommen Pilsen) und der Böhmischen Nordbahn, dann von sämmtlichen Verbandsstationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, sowie von Prag loco und transit der Böhmischen Westbahn und von Prag (Bubna, Bubna Unionbank und Smichow) loco und transit, Kralup loco und transit der Buschtěhrader Eisenbahn 18 Pfennige für 100 kg.

Wien, am 14. November 1894. [879]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Ausgabe eines Anhanges zu dem vom 1. December 1894 giltigen Ausnahmetarife für verschiedene Artikel.

Gleichzeitig mit dem am 1. December 1894 in Wirksamkeit tretenden Ausnahmetarife für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit andererseits wird ein Coursdifferenzen enthaltender Anhang ausgegeben.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 5 Hellern = 5 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. November 1894. [880]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Wiener Verbindungsbahn.

Nachtrag I zum Theil II, Tarif für den Personenverkehr.

Mit 1. Jänner 1894 gelangt der Nachtrag I zum Theil II, Tarif für den Personenverkehr auf den den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, nebst Bestimmungen und Gebührentabellen für den directen Verkehr zwischen Stationen und Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn und Stationen und Haltestellen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält textuelle Aenderungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 14. November 1894. [881]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit dem 15. Jänner 1895 tritt auf der Localbahn Mori-Arco-Riva a/G. ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für Eil- und Frachtgüter in Wirksamkeit.

Durch diesen Tarif wird eine Erhöhung des bisher bestandenen Fahrpreises für die I. Wagenclasse zur Einführung gebracht.

Mit dem Tage der Einführung dieses neuen Tarifes tritt jener, giltig vom Tage der Betriebseröffnung, sammt den Nachträgen I und II ausser Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes können zum Preise von 80 Hellern per Stück bei der Betriebsleitung in Arco bezogen werden.

Bozen, am 19. November 1894. [882]

Elbe-Umschlagsverkehr Rumänien—Laube.

Aufhebung eines Tarifes.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der Tarif Theil II für den Elbe-Umschlagsverkehr Rumänien—Laube vom 1. Jänner 1888 sammt den Nachträgen I—III ausser Kraft. Der Ersatz dieses Tarifes durch einen neuen Tarif wird besonders kundgemacht werden.

Wien, am 19. November 1894. [883]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zu den Ausnahmetarifen für Schaf- und Borstenvieh-Transporte nach Paris und weiter.

Zu den vom 1. Mai 1893 giltigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. der kgl. Ungar. Staatsbahnen nach Delle transit etc. gelangt mit Giltigkeit vom 1. December 1894 je ein Nachtrag II, enthaltend:

1. Aenderung des Titelblattes und
2. Bestimmungen über die Verladung von Schafen und Borstenvieh in einbödigen Kastenwagen,

zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. November 1894. [884]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, der Weimar-Geraer, Eisenberg-Krossener, Saal- und Werra-Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits. (Einführnng eines neuen Nachtrages.) Am 1. December tritt zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, der Weimar-Geraer, Eisenberg-Krossener, Saal- nnd Werra-Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits der Nachtrag V in Kraft.

Die in diesem Nachtrage enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der dort unter Nr. 1² gegebenen Vorschrift genehmigt worden.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführnng eines neuen Nachtrages zur zweiten Abtheilnng des Heftes 1 der Verbandstarife [Verkehr Rheinland-Westphalen—Mittel- und Westschweiz].) Znr zweiten Abtheilung des Heftes 1 der Verbandstarife (Verkehr Rheinland-Westphalen—Mittel- und Westschweiz) ist am 15. November der 2. Nachtrag in Kraft getreten. Ausser einigen Berichtigungen und dergleichen enthält derselbe Frachtsätze für die neu einbezogene Station Rath des Directionsbezirkes Köln (rechtsrheinisch).

Norddentscher Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 15. November ist für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 23 zur Einführung gelangt. Derselbe ist durch durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zn heziehen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Ausdehnung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Runkelrübensamen auf die niederländischen Stationen.) Der mit Giltigkeit vom 5. October alten (17. October neuen) Stils eingeführte Deutsch-Russische Ausnahmetarif für die Beförderung von Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) von einzelnen russischen Stationen nach Deutschland und Niederlande, der von dem genannten Zeitpunkt ab nur für die deutschen Stationen galt, ist anch auf die niederländischen Stationen ansgedehnt worden.

Niederländisch-Südwestdentscher Güterverkehr. (Einführung von nenen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Torfstreu.) Am 15. November sind Ausnahmetarife für die Beförderung von Torfstreu bei Aufgabe von mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmengen von Almelo (Station der Holländischen Eisenbahn und der Niederländischen Staatseisenbahn), Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen (Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn) nach

1. Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M. und Hannover,
2. Stationen der Main-Neckarbahn,
3. Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn,
4. Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen,
5. Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen

in Kraft getreten. Durch diese Ausnahmetarife wurden die in den einzelnen Tarifheften des Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehres enthaltenen bezüglichen Ausnahmefrachtsätze für Torfstren aufgehohen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. (Einführung von neuen Schnittsätzen des Specialtarifes IIb für Sendungen von Flachs, Phormium und Hanf.) Für Sendnngen von Flachs, gebrecht oder gehechelt, Phorminm und Hanf, roh oder gehechelt (ausgenommen Jute, Manilla- und Calcuttahanf) in Ballen, welche mittelst Schiffes nach Genua P. C. Calate, S. Limbania Calate e Darsena und Venedig Marittima gelangen und von da in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg über den Gotthard befördert werden, kommen folgende, ab 15. Novemher giltige Schnittsätze des Specialtarifes IIb zur Anwendung:

		Franken für die Tonne
Bamberg	Pino	32.50
	Chiasso	34.17
Dillingen a. D.	Pino	23.25
	Chiasso	24.92
Füssen	Pino	25.57
	Chiasso	27.24

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. bayer. Localbahnen vom 1. Jänner 1893; Verkehr der bayerischen Localbahnen mit den bayerischen Privat- und ausserbayerischen Eisenbahnen. (Abfertigung des Güterverkehres der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn Dinkelscherben-Thannhausen mit den bayerischen Privateisenbahnen und den ausserbayerischen Eisenbahnen.) Der Güterverkehr der voraussichtlich Ende November oder Anfangs December zur Eröffnung gelangenden Localbahn Dinkelscherben-Thannhausen mit den bayerischen Privateisenbahnen und den ausserhayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern auf der Station Dinkelscherben nach den für diese Station giltigen Frachtsätzen des directen Verkehres und den nachstehenden, für die Localbahnstrecke giltigen Transittaxen umspedirt, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht erhoben werden:

Zwischen Dinkelscherhen und	gelten nachstehende Transittaxen pro 100 kg in Pfennig											
	Entfernung in Kilometer	Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarife für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclassen		Specialtarife				Ausnahmetarif Nr.	
					A¹	B	A²	I	II	III	1 a	1 b
Uttenhofen	6	25	17	15	10	10	9	9	8	8	8	8
Ziemetshausen	8	30	19	16	11	11	10	10	9	8	8	8
Thannhausen a. Mindel	14	43	25	21	15	14	13	12	11	10	10	10

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transittaxen derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2054	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Thonerde, gewöhnliche, der Pos. E 20, in Säcken verpackt	Złoczów	Suczawa	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Transporte müssen nach Rumänien bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	59 kr. ö. W.	43 kr. ö. W.	16 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2055	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl der Pos. E, 8 u. 9, sowie Kohlen, mineralische, der Pos. K. 32 des Tarif-Theiles I	Mürzzuschlag (oder vice versa)	Neuberg	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
2056	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Buschtěhrader Eisenbahn	Bier in Fässern	Saaz (k.k.St.B. und B.E.B.)	Teplitz (A.T.E.)	Zahlung für Quantitäten a) unter und von mindestens 5000 kg; b) von mind. 10000 kg pro Wagen, und Einhaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Kreuzer a) 27 b) 24	24 21	3 3	Im Kartirungswege		
2057	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisen, alt und gebrochen, sowie Eisenabfälle der Position E/9 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I der österr. und ungar. Eisenbahnen	Bregenz	Aesling	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen auf einen Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	99 kr.	76 kr.	23 kr.	Im Kartirungswege		
2058	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse aus der Pos. G, 13 der Güter-Classification des Tarif-Theil I	Wien St.E.G. transit Wien Donauquaibahnhof Wien Lagerhaus	Landl	Bei frachtgutmässiger Beförderung, Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895		Kreuzer 59 57 55	54 52 50	5 5 5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	*)

*) Die für nebenstehende Artikel eingeräumte Frachtbegünstigung findet nur Anwendung, wenn die Sendungen an ein bei Landl gelegenes Mühlen-Etablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat sich auf bezüglichen Original-Frachtbriefen durch die Station Landl bestätigen zu lassen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen wird.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2059	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinkohlen und Coaks	Krakau transit	Brody Reichsgrenze	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe der Sendungen mit directe von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody transit (Russland), bezw. Podwołoczyska transit (Russland) lautenden Frachtbriefen; im letzteren Falle hat die Neuaufgabe der Transporte in den Grenzstationen binnen 6 Wochen (42 Tage) stattzufinden. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandtstation bis Brody (Bahnhof), bezw. Podwołoczyska (Bahnhof) bestehenden directen Tarife zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. einschlägige Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 42·5		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist sowohl die Ueberfuhrsgebühr von Brody, bezw. Podwołoczyska bis zur Reichsgrenze, als auch die Manipulationsgebühr enthalten
				Krakau transit	Podwołoczyska Reichsgrenze					49·5				
				Oświęcim transit (für Oberschlesische Provenienz)	Brody Reichsgrenze					47·5				
				Oświęcim transit (für Oberschlesische Provenienz)	Podwołoczyska Reichsgrenze					54·5				
2060	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Borstenvieh als Frachtgut	Brčka	Steinfeld	Unter Aufrechthaltung der im Ausnahmetarif für die Beförderung von Borstenvieh als Frachtgut nach Sopron, Steinfeld und Hetzendorf im südwest-österr.-ungar. und westungarischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Juni 1893, enthaltenen Bestimmungen a) für einen einfachen Kastenwagen oder für eine Etage eines doppelbödigen Borstenviehwagens; b) für zwei Etagen eines Borstenviehwagens; c) für die Benützung der Trommel; d) nach dem Normalgewichte	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	ad a) 1100 Heller pro Quadratmeter ad b) 1768 „ „ „ ad c) 1840 „ ad d) 606 „ pro 100 kg auf Grund der im Theil I festgesetzten Normalgewichte		Im Kartirungswege		
2061	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholz-Extract	Baros	Aschaffenburg transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat die Partei innerhalb der vorgeschriebenen Frist durch ihre eigenen Leute zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw bis zu der vor diesem Termine event. erfolgenden Einführung im Tarifwege	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 3·78 incl. ungar. Transportsteuer	Verschieden, je nach dem Coursstande	Kartirung		
2062	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Graz S.B. und Puntigam	Székesfehérvár	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895, bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	160 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2063	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn	Coaks	Glückhilfgrube (N. M.) Friedenshoffnungsgrube (N. M.) Friedenshoffnungsgrube (B. F.) via Chotzen—Grammat-Neusiedl	Leoben loco und transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Directer Tarif vom 1. November 1892	Kreuzer 98·5 98·5 99·3	80·4 80·4 81·2	18·1 18·1 18·1	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1895	Sollten innerhalb der Giltigkeitsdauer Seitens der K. E. D. Berlin Courszuschläge eingeführt werden, so erhöhen sich die zugestandenen Sätze im gleichen Ausmasse
2064	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Segen-Gottes (St.E.G.)	Skutsch (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif, Theil III, Heft 1 (Oesterr. Eisenbahn-Verband) vom 1. Mai 1892	132·4 Heller	93 Heller	39·4 Heller	Im Kartirungswege		
2065	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Benzin aus Erdöl (Petroleumnaphta)	Pardubitz (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) oder vice versa	Dresden-Altstadt Dresden (Friedrichstadt) Dresden-Neustadt (Leipz. Bbf.) Dresden-Neustadt (Schles. Bbf.) Zwickau i/Sachs.	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Sätze	Mark a) 0·90 b) 0·01 a) 0·94 b) 0·01 a) 0·95 b) 0·01 a) 0·95 b) 0·01 a) 1·67 b) 0·01		Im Kartirungswege		Die Coursunterschiede unter b) sind bis auf Weiteres von den Frachtsätzen unter a) doppelt abzuziehen
2066	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rübenschnitze	Branowitz via Brünn	Obrowitz	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	8·6 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
2067	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Kalk-Podol Prachovic	Choltic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer 8·2 7·8	5·0 4·5	3·2 3·3	Im Kartirungswege		An diese Frachtsätze ist die Bedingung geknüpft, dass die Bruchsteine und der Schotter zum Bau der Strasse bei Choltic Verwendung finden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2068	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter aller Art in jeder Menge (mit Ausnahme der sperrigen und der des Ausnahmetarifes I, sowie solcher, bei denen das Gewicht einzelner Colli mehr als 80 q beträgt)	Ustron	Skotschau und in nördlicher Richtung darüber hinaus gelegenen Stationen bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	Verschieden	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Für die Güter ab Ustron auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate und für die Güter nach Ustron auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der K.F.Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die vorgelegten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt.	Der nebenbezifferte Nachlass wird nicht vergütet, wenn nicht sowohl bezüglich der Hauptbahnstrecken als auch der Localbahnstrecke der K.F.Nordbahn die vollen ungekürzten Frachtsätze der gegenwärtig giltigen Localtarife Anwendung gefunden haben. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Localtarifsätze eine Beetringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt
2069	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Sämmtlichen cisleithanischen Stationen	Sterzing	Sendungen müssen nachweislich für Hôtelbauten in Sterzing bestimmt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1895	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und ein km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen erfolgt, resp. von 0·32 h pro 100 kg und ein km bei Sendungen in geringeren Quantitäten	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2070	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche beim Bau und zur Einrichtung einer Papierfabrik in Zágráb Verwendung finden, gelangt vom 1. Jänner 1895 bis Ende Juni 1895 der im Nachtrag I zum Localtarife (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft enthaltene Ausnahmetarif XVII im Verkehre auf den Linien der Südbahn ausnahmsweise auch dann zur Anwendung, wenn die gedachte Papierfabrik mit der Südbahn in keine directe Schienenverbindung gebracht werden sollte.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2071	Südbahn-Gesellschaft		Oelkuchen	Steinbrück	Den vor Wien (Matzleinsdorf) gelegenen Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	125 Heller*)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Dieser Frachtsatz gelangt insolange zur Anwendung, als sich der normale Tarif nicht billiger stellt
2072	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische	Szabolcs und Grube	Pola	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen für Zwecke der k. und k. Kriegsmarine in Pola bestimmt sein und hat deren Aufgabe auf Grund der Bestimmungen des für die ungarischen Eisenbahnen giltigen Militärtarifes, Abschnitt I, Alinea 1 oder 2, mittelst von der aufgebenden Militärbehörde entsprechend ausgefertigter Frachtbriefe zu erfolgen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die einschlägigen Bestimmungen der Auf- und Abgabsbahn	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	222·8 Heller incl. ungar. Steuer	169 Heller incl. ungar. Steuer	53·8 Heller	Im Kartirungswege		
2073	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Zucker aller Art, roh und raffinirt, excl. Traubenzucker (Glycose) und Stärkezucker	Vulka-Pordány Eszterháza-Gyár	Triest Freihafen S.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die bezüglichen Sendungen müssen von Triest auf dem Seewege nach dem Auslande zur Weiterbeförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	Heller 194 194		Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine Zuckerfabrik als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der amtlich beglaubigten Duplicate der Zuckersteuer-Restitutionsbolleten, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2074	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895, finden für Sendungen der Zuckerraffinerie in Dondleb die im Localgebührentarife der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn bereits enthaltenen, respective die in Verbandsverkehren für Doudleb bestehenden directen Frachtsätze Anwendung.										Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Origin.-Frachtbriefe, resp. bei abgehenden Sendungen gegen Vorlage der Aufnahmsscheine oder Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2075	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kochsalz	Ebensee	Humpoletz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	132 kr.		Im Kartirungswege		Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen

Berichtigung. **Oesterr. Nordwestbahn.** Der im Verordnungs-Blatte Nr. 126, sub Pos. 1918, für Jungbunzlau publicirte Frachtsatz von Mark 0·67 gilt nur für Jungbunzlau B.N.B.; demzufolge sind die Worte: „und Oe.N.W.B.“ zu streichen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 135. Wien, 24. November 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 9. November 1894, Z. 51.804, betreffend die Hinausgabe eines Verzeichnisses aller Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Stationen unter Angabe der zuständigen Finanzbehörden I. Instanz und der Finanzwach-Abtheilungen zum Zwecke der Erleichterung der Erfüllung der Anzeigepflicht im Sinne des § 7 des Gesetzes vom 18. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 121.

Um den Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen die Erfüllung der Anzeigepflicht zu erleichtern, wie sie den gedachten Transportanstalten in Gemässheit der Bestimmungen im § 7 des Gesetzes vom 18. Juni d. J., R.-G.-Bl. Nr. 121, obliegt, womit die Vergütung der Branntweinabgabe für die Alkoholmenge in den gebrannten geistigen Flüssigkeiten geregelt wurde, welche im Verkehre zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, den Ländern der ungarischen Krone und den Ländern Bosnien und Herzegowina ausser dem Abgabenbande vorkommen, hat das k. k. Finanzministerium ein Verzeichniss sämmtlicher Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Stationen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern unter Angabe der zuständigen Finanzbehörden I. Instanz, sowie der Finanzwach-Abtheilungen zusammenstellen lassen.

Hievon wird die geehrte Verwaltung unter Anschluss eines Exemplares dieses Verzeichnisses mit dem Beifügen in Kenntniss gesetzt, dass weitere Exemplare bei der k. k. Hof- und Staatsdruckerei gegen Kostenvergütung bezogen werden können.

Wien, am 9. November 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 21. November 1894, Z. 63.124, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. Herrn Handelsministers in Budapest hat das ungarische Eisenbahn- und Schiffahrts-inspectorat mit Note vom 9. November das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, davon Vormerkung zu nehmen, dass die am 12. September l. J. eröffnete Linie Gunja—Brčka der Localbahn Vinkovče-Brčka dem internationalen Eisenbahntransportdienst unterstellt ist. Eine Aenderung der Liste ist aus dem Grunde nicht nöthig, weil die Localbahn Vinkovče-Brčka in derselben unter lit. k der Eisenbahnen Ungarns sich bereits eingetragen findet.

Es ist daher die Bahnstrecke Gunja—Brčka mit dem Tage ihrer Eröffnung als den Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens unterstehend zu betrachten.

Das Centralamt hat die ihm zugegangene Mittheilung im Sinne des Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den vertragschliessenden Regierungen zur Kenntniss gebracht.

Wien, am 21. November 1894.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. November 1894, womit für den Monat December 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat December 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 24 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Leitomischl der Localbahn Chotzen-Leitomischl über Sebranitz nach Polička mit einer Abzweigung von Sebranitz nach Proseč.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Johann Lenoch, Bezirksobmann in Leitomischl, im Vereine mit dem Dr. Theodor Slavik, Bürgermeister, und Vincenz Tobolař, Ortsvorstand, in Vertretung der Domäne Leitomischl, mit dem Erlasse vom 16. April 1894, Z. 17.662 (Verordnungs-Blatt Nr. 50 vom 3. Mai 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Leitomischl der Localbahn Chotzen-Leitomischl über Sebranitz nach Polička mit einer Abzweigung von Sebranitz nach Proseč auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 28. October 1894. Z. 55.244.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Böhmisch-Kamnitz nach Herrnskretschen, sowie von Herrnskretschen nach Laube mit Abzweigung von der erstgenannten Linie nach Kreibitz-Teichstadt und nach Tetschen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bauunternehmer Victor Noback in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Böhmisch-Kamnitz nach Herrnskretschen, sowie von Herrnskretschen nach Laube mit Abzweigung von der erstgenannten Linie nach Kreibitz-Teichstadt und nach Tetschen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 9. November 1894. Z. 52.998.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von See am Mondsee nach Unter-Ach am Attersee.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Stern & Hafferl in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von See am Mondsee nach Unterach am Attersee im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. November 1894. Z. 54.962.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn für den Staat.

In Fortsetzung der Verstaatlichungsaction wird mit dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe die verfassungsmässige Zustimmung zur Erwerbung einiger Eisenbahnen in Antrag gebracht, welche sich in mehrfacher Richtung als werthvolle Ergänzungen des Staatseisenbahnnetzes darstellen und demselben im Ganzen einen Längenzuwachs in der Ausdehnung von 470 Kilometern (= 7·51 Percent seines jetzigen Umfanges) zuführen.

Im Einzelnen ist bezüglich der hier zur Einlösung vorgeschlagenen Bahnen Folgendes zu bemerken:

I.

Die k. k. priv. Böhmische Westbahn, eine der ältesten, bestinstruirten und ertragreichsten heimischen Privatbahnen, deren streng solide Gebahrung dem Unternehmen ein wohlbegründetes Ansehen erworben und die volle Rückzahlung der Garantieschuld schon im Jahre 1869 ermöglicht hat, ist auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 8. September 1859, H.-M.-V.-Bl. Nr. 79, zur Ausführung gelangt und umfasst die 183 Kilometer lange Hauptbahn von Prag über Pilsen bis zur österreichisch-bayerischen Reichsgrenze in der Richtung nach Furth*) nebst der Zweigbahn von Chrast nach Radnitz (17 Kilometer), mithin zusammen 200 Kilometer.

Ihre Hauptlinie wird an mehreren Punkten von den Linien des Staatsbahnnetzes durchschnitten und es ergeben sich daraus mehrfach nahe Beziehungen zu dem Staatsbetriebe, wie namentlich in Bezug auf die Dienstführung in den gemeinsam benützten Anschlussstationen, wie auch hinsichtlich der Verkehrstheilung an den Knotenpunkten. Wiewohl diese Beziehungen stets im Sinne des besten Einvernehmens geregelt wurden, ist doch die Verschiedenheit der Eigenthumsverhältnisse an mehreren

*) Die Böhmische Westbahn führt ausserdem den Betrieb auf der bayerischen, 7 Kilometer langen Anschlussstrecke bis Furth.

dieser Kreuzungsstellen als ein Hinderniss für die den gesteigerten Anforderungen der Gegenwart entsprechende Entwicklung der Verkehrseinrichtungen, welche zu ihrer vollen Ausgestaltung ein einheitliches Vorgehen erheischen, empfunden worden.

Insbesondere hat sich bezüglich der wichtigen Industriestadt Pilsen, wo die Linien der verstaatlichten Kaiser Franz Josef-Bahn und Pilsen-Priesener Bahn in die Böhmische Westbahn einmünden und ein ausserordentlich reger Personen- und Frachtenverkehr zu bewältigen ist, die Trennung des Eigenthums und zum Theil auch Betriebes der dortigen eng zusammengedrängten Stations- und Werkstätten-Anlagen zwischen zwei verschiedenen Bahnverwaltungen als ein für die Verkehrsabwicklung und die zeitgemässe Umgestaltung dieses wichtigen Bahnhofes empfindlicher Uebelstand herausgestellt. Angesichts dieser Verhältnisse ist schon seit längerer Zeit und von den verschiedensten Seiten der Wunsch nach Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn zum Ausdrucke gelangt, und wurde dieser in den letzteren Jahren immer lebhafter hervortretende Wunsch auch durch Kundgebungen in den Vertretungskörpern angelegentlich unterstützt.

Nachdem der Zeitpunkt, von welchem ab die k. k. Staatsverwaltung berechtigt erscheint, das ihr nach § 18 der obigen Allerhöchsten Concessionsurkunde vorbehaltene Einlösungsrecht auszuüben, schon mit 30. Juni 1892 eingetreten ist, wurden von Seiten des Handelsministeriums in Absicht auf die Ausübung dieses Rechtes und die hiebei ins Auge zu fassenden Modalitäten unter Mitwirkung der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen eingehende Erhebungen gepflogen, gelegentlich welcher insbesondere auch wahrgenommen wurde, dass die Linien der Böhmischen Westbahn sich in sehr gutem Bau- und Betriebszustande befinden. Hiebei wurde ausser Zweifel gestellt, dass die staatliche Erwerbung des genannten Bahnunternehmens — die Erzielung annehmbarer Durchführungsbestimmungen für die Einlösung vorausgesetzt — vom Standpunkte des Eisenbahnbetriebes gleichwie für die Interessen des Publicums in hohem Grade erwünscht wäre.

Demgemäss wurden, nachdem vorerst noch einige seit längerer Zeit schwebende Angelegenheiten, wie die Frage der Heranziehung der Gesellschaft zu den Kosten der Erweiterung und Umgestaltung des Pilsener Bahnhofes, dann jene des Ausbaues der Zweigbahn Chrast—Oberstupno bis Radnitz, in zufriedenstellender Weise zur Austragung gebracht waren, die Verhandlungen mit der Bahngesellschaft eingeleitet. Dieselben wurden zum Theil dadurch nicht unwesentlich erleichtert, dass schon seinerzeit gelegentlich der dem Gesetze vom 4. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 42, wegen Abänderung der Staatsgarantie der Böhmischen Westbahn zu Grunde liegenden Vereinbarungen — wie dies auch in dem einschlägigen Berichte des Eisenbahnausschusses des hohen Abgeordnetenhauses vom 5. Februar 1885, Z. 1045, der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, IX. Session, hervorgehoben wurde — der Einlösungs-Transaction in gewisser Richtung vorgearbeitet worden war.

Die im Wege dieser Verhandlungen mit der gesellschaftlichen Verwaltung erzielte Einigung über die Bedingungen der Einlösung des mehrgenannten Eisenbahnunternehmens ist in dem dem vorliegenden Gesetzentwurfe als Beilage a) beigedruckten, unter dem Vorbehalte der legislativen Genehmigung abgeschlossenen Uebereinkommen vom 4. October 1894, betreffend die Einlösung der k. k. priv. Böhmischen Westbahn durch den Staat, niedergelegt.

Die Stipulationen dieses Uebereinkommens, welches bei der am 24. October d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung die Zustimmung der Actionäre erhalten hat, entsprechen im Wesentlichen den in der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 8. September 1859 und dem Gesetze vom 4. April 1885 festgesetzten Einlösungsbestimmungen.

Hienach soll das Unternehmen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn mit rückwirkender Kraft ab 1. Jänner 1894, daher einschliesslich der Erträgnisse des laufenden Jahres, in den Besitz des Staates übergehen. Ausgeschlossen von dieser Uebergabe sollen nur die im § 2 näher bezeichneten Activen, insbesondere die daselbst angeführten gesellschaftlichen Fonde, Bestände und Forderungen sein, welche im Eigenthum der Gesellschaft verbleiben.

Andererseits soll der Staat ab 1. Jänner 1895 die derzeit bestehenden vierpercentigen Prioritätsanlehen der Gesellschaft im ursprünglichen Nominalbetrag von 14,303.000 fl. österreichischer Währung in Silber und 1,999.800 Mark deutscher Reichswährung, sowie ein von der Gesellschaft neu aufzunehmendes, mit vier Percent verzinsliches und innerhalb 70 Jahren vom obigen Zeitpunkte an rückzahlbares Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 26,500.000 fl. österreichischer Währung oder 53,000.000 Kronen zur Selbstzahlung übernehmen, wovon der Theilbetrag von 23,550.800 fl. österreichischer Währung der Gesellschaft zur Ausschüttung an die Actionäre und Genussscheinbesitzer ausgefolgt, der Rest von 2,949.200 fl. österreichischer Währung aber dem Staate zur Abstattung einzelner im Abrechnungswege zu ermittelnder vertragsmässiger Zahlungen an die Gesellschaft (§ 8), sowie für Investitionszwecke zur Verfügung gestellt wird.

Ausserdem soll der Staat, nachdem ihm vertragsgemäss bereits die Erträgnisse des Jahres 1894 zukommen, auch das den Dienst dieses Jahres betreffende Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der Obligationen der vorerwähnten bereits bestehenden gesellschaftlichen Prioritätsobligationen bestreiten und unter den im § 5 angegebenen Modalitäten pro 1894 für die Actien eine Dividende von 16 fl., sowie für die im Umlaufe befindlichen Genussscheine einen Betrag von 6 fl. leisten, endlich für die am 1. Juli 1894 verlosten Actien den planmässigen Tilgungsbetrag unter gleichzeitiger Ausfolgung eines Genussscheines ausfolgen.

Was nun den finanziellen Effect der in ihren wesentlichsten Bestimmungen dargelegten Einlösungs-Transaction betrifft, so ist hierüber Folgendes zu bemerken:

Die nach den consessionsmässigen Bestimmungen (§ 18 C.-U.) für die Berechnung des Einlösungspreises, welcher mit dem Durchschnitte aus den jährlichen Reinerträgnissen der vorausgegangen sieben Jahre, nach Ausscheidung der zwei ungünstigsten Jahre festgesetzt ist, massgebenden Reinerträgnisse der Jahre 1887 bis 1893 betragen bei Einbeziehung der auf Specialfonds und Specialreservefonds verrechneten Zahlungen für Ersätze und Reconstructionen, Steuern und Stempel und für Beiträge an humanitäre Fonde in die Betriebsausgaben:

1887	1,823.462 fl.
1888	1,799.691 „
1889	1,784.451 „
1890	1,757.219 „
1891	1,736.477 „
1892	1,717.467 „
1893	1,719.239 „

Nach Ausscheidung der Reinerträgnisse der zwei ungünstigsten Jahre 1892 und 1893 würde sich sohin die durchschnittliche Einlösungsrente mit 1,780.260 fl. ergeben, welche Ziffer jedoch einerseits auf Grund des Gesetzes vom 4. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 42, um den Betrag von 50.000 fl. zu kürzen ist und sich sohin auf 1,730.260 fl. herabmindert, andererseits aber durch Ausscheidung des in den Betriebsausgaben enthaltenenen Agios für das Goldanlehen vom Jahre 1885 auf rund 1,738.000 fl. erhöht werden muss.

Dem gegenüber übernimmt die Staatsverwaltung als Entgelt für die Erwerbung der Bahn zufolge des vorliegenden Uebereinkommens die Verzinsung und Tilgung der nachfolgenden Capitalsbeträge, und zwar:

a) des Silberanlehens vom 28. Februar 1885 nach dem Stande vom 1. Jänner 1895 mit . . . . 13,720.000 fl.
b) des Reichsmarkanlehens vom 1. März 1885 nach dem Umlaufe vom 1. Jänner 1895 bei einem Agio von 119 mit . 1,096.347 fl.
c) des neuen Prioritätsanlehens in dem im § 6 des Uebereinkommens angeführten Nominalbetrage von . . . . 23,550.800 fl.

Diese Capitalsbeträge von zusammen 38,367.147 fl. ergeben mit Rücksicht auf die Laufzeit der einzelnen Anlehen ein Jahreserforderniss für Verzinsung und Tilgung von . . . . 1,683.370 fl. welches sonach hinter der obigen concessionsmässig berechneten Einlösungsrente per . . . . 1,738.000 fl. um rund . . . . 55.000 fl. zurückbeibt.

Nachdem das Reinerträgniss des letztabgeschlossenen Jahres 1893 (bei Ausscheidung einer nicht wiederkehrenden Ausgabe für eine Brückenreconstruction) . 1,790.508 fl. beträgt, so übersteigt der factische Reinertrag der Bahn die den Staat treffende Jahreslast um rund . . . . 107.000 fl.

Der Staatsverwaltung werden sonach, da im Jahre 1894 eine weitere Steigerung der Einnahmen gegen 1893 zu Tage tritt und die Staatseisenbahnverwaltung von der einheitlichen Betriebsführung innerhalb des erweiterten Netzes wesentliche Ersparnisse an den Betriebskosten gewärtigt, voraussichtlich bedeutende Ertragsüberschüsse bereits in nächster Zeit zu Gute kommen.

Wird die den obigen Capitalsbeträgen von zusammen 38,367.147 fl. entsprechende durchschnittliche Jahreslast unter Beschränkung der Laufzeit, welche bei dem neuen Anlehen etwas länger bemessen ist, auf die restliche Concessionsdauer von rund 55 Jahren berechnet, so würde sich eine Annuität von 1,735.394 fl. ergeben, welche ebenfalls sowohl hinter der auf concessionsmässiger Grundlage berechneten Einlösungsrente, als auch hinter dem oberwähnten Erträgnisse des Jahres 1893 zurückbleibt.

Anlangend die Höhe des nach § 6 zur Ausschüttung an die Actionäre und Genussscheinbesitzer bestimmten Prioritätencapitals von nominal 23,550.800 fl., so erscheint dieselbe derart bemessen, dass hiedurch eine bleibende Rente von 16 fl. für die Actionäre gesichert wird. Mit demselben Ausmasse wurde auch nach § 5 die den Actionären pro 1894 zu Lasten des Staates zukommende Gesammtdividende festgesetzt.

Insoferne — abgesehen von dem Jahre 1893, für welches gleichfalls eine Dividende in der Höhe von 16 fl. vertheilt wurde — in den früheren Jahren die Dividende den Betrag von 15 fl. nicht überstieg, ist dies darauf zurückzuführen, dass die Gesellschaft, obwohl die erzielten Reinerträgnisse die Vertheilung einer höheren Dividende gestattet hätten, den Grundsätzen einer soliden und rationellen Geschäftsgebahrung entsprechend, sich bisher immer veranlasst gesehen hat, einen Theil ihres Einkommens durch Rücklagen für später eintretende Bedürfnisse zu reserviren.

Die Höhe des vereinbarten Entgeltes, welches — wie oben dargelegt — in den dem Staate zufliessenden Bahnerträgnissen seine reichliche Bedeckung findet, erscheint hienach vom staatsfinanziellen Standpunkte als vollkommen entsprechend, und konnte sohin unbedenklich der Gesellschaft das Zugeständniss (§ 6, Absatz 4) gemacht werden, dass die derselben auszufolgenden 23,550.800 fl. Obligationen durch 15 Jahre, vom Tage der Ausgabe angefangen, nur nach Massgabe des von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplanes rückzahlbar sein sollen.

Im Sinne des § 19 der Concessionsurkunde vom 8. September 1859 hat die Staatsverwaltung ausser der Einlösungsrente noch den Werth des beweglichen Zugehöres der Bahn, insoweit dasselbe nicht der ersten Betriebseinrichtung entspricht, zu bezahlen.

Die bezügliche Forderung, welche die Gesellschaft zuerst mit einem Betrage von mehr als 1,000.000 fl. bezifferte, wurde im Laufe der Verhandlungen durch Geltendmachung von Gegenansprüchen des Staates (Nachtragsbauten, Stärkung des Pensionsfondes etc.) auf das im § 8 des Uebereinkommens enthaltenene Ausmass reducirt.

Hienach wird die Staatsverwaltung ausser der oben bezifferten Annuität von 1,683.370 fl. im Ganzen noch eine einmalige Capitalsaufzahlung von rund 350.000 fl. zu leisten haben, welcher jedoch der Beitrag der Gesellschaft für den Umbau des Pilsener Bahnhofes (§ 9) im gleichen Betrage als Compensation gegenübersteht.

Aus dem Vorausgeschickten ergibt sich sohin, dass die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, abgesehen von den mannigfachen Vortheilen, welche sie in verkehrspolitischer Beziehung und für den Staatsbetrieb, sowie im Interesse des Publicums bietet, in finanzieller Hinsicht kein Opfer vom Staate erheischt, sondern im Gegentheile nicht unerhebliche Vortheile in Aussicht stellt, so dass also durch den Ankauf dieses hochwerthigen und entwicklungsfähigen Bahnunternehmens das Staatsbahnnetz eine nach jeder Richtung hin erwünschte Bereicherung erlangt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 320. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. November urgirten die Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen in einer Interpellation an den Herrn Handelsminister und an den Herrn Minister des Innern die Einbringung eines Gesetzentwurfes, durch welchen eine staatliche Instanz geschaffen wird, welche in allen die disciplinare Behandlung und das Dienstverhältniss der Eisenbahn-Bediensteten berührenden Angelegenheiten über Berufung der Betroffenen die Entscheidung zu fällen hätte.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 10. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von J. S. Daubek, Besitzer der Domäne Litten, gemeinschaftlich mit der Stadtgemeinde Hostomic vorgelegten generellen Projectes für eine

normalspurige Localbahn von der Haltestelle Hinter-Třeban der k. k. priv. böhm. Westbahn zur Station Lochowitz der Linie Protivin—Zditz der österr. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 59.269.]

Projectirte Localbahn Borkiwielkie-Grzymałow. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 12. November die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von Felix Grafen Koziebrodzki und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Borkiwielkie nach Grzymałow im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 58.635.]

Projectirte Localbahnen Görz - Aquileja und Cervignano - Aquileja. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft hat hinsichtlich des von den Ingenieuren Jakob Antonelli und Julius Dreossi in Cervignano vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Localbahn (Dampftramway) von Görz über Cervignano nach Aquileja und des von der k. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn (Dampftramway) von Cervignano nach Aquileja die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 19. November und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung ist der k. k. Bezirkshauptmann in Gradisca betraut. [14. November, H.-M.-Z. 61.661.]

Projectirte Localbahn Brückl-Völkermarkt. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat hinsichtlich des von J. Zechner, Bürgermeister in Völkermarkt, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Brückl der k. k. Staatsbahnlinie Launsdorf—Hüttenberg nach Völkermarkt die Trassenrevision auf den 27. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Regierungs-Secretär Richard Kreuter betraut. [21. November, H.-M.-Z. 63.122.]

Projectirte Localbahn Chabówka-Zakopane. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von Ladislaus Grafen Zamojski in Zakopane vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station Chabówka der Staatsbahnlinie Sucha—Neu-Sandez nach Zakopane die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 27. November und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [20. November, H.-M.-Z. 62.736.]

Ostrauer Montanbahn. (Herstellung eines Amtsgebäudes: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Ausführung eines Amtsgebäudes in der Station Orlau-Hauptschacht für den 24. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 20.681.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Umgestaltung einer Zufahrtsstrasse: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für Umgestaltungen an der Zufahrtstrasse zur Station Faal für den 24. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Alexander Freiherr v. Neupauer betraut. [G.-I.-Z. 21.085.]

— (Erweiterung der Geleiseanlagen in mehreren Stationen.) Behufs leichterer Ermöglichung von Zugskreuzungen wurden die Geleise in den Stationen Maria Rast, Faal, St. Lorenzen, Saldenhofen, Kühnsdorf und Föderlach der Linie Marburg—Franzensfeste, ferner in den Stationen Branzoll, Auer, Salurn, Matarello und Mori der Linie Kufstein—Ala verlängert. [8. November, Z. 48.064.]

— (Linie Wien—Triest: Uebergangssteg nächst Ternitz.) Bezüglich des für Zwecke der Gemeinde Rohrbach in km 66·587, nächst der Station Ternitz, hergestellten Uebergangssteges wurde die Collaudirung durchgeführt. [12. November, Z. 60.183.]

— (Linie Mödling—Laxenburg: Sicherungsanlage.) An der Niveaukreuzung der Localbahn Wr. Neudorf-Guntramsdorf mit der Südbahnlinie Mödling—Laxenburg wird eine Sicherungsanlage hergestellt. [24. October, Z. 57.486.]

Graz-Köflacher Eisenbahn im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft. (Linie Lieboch—Wies: Reconstruction der Lassnitzbrücke.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 9. October durchgeführten politischen Begehung wurde für die Reconstruction der Lassnitzbrücke in km 28·170 der Bauconsens ertheilt. [29. October, Z. 58.906.]

Localbahn Wotic-Selčan. (Bauconsens.) Für die Errichtung einer Strassenbrückenwaage in der Station Amschelberg der Localbahn Wotic-Selčan für Zwecke des Josef Nemec wurde der Bauconsens von der Statthalterei in Prag ertheilt. [H.-M.-Z. 62.543.]

Werksbahn mit elektrischem Betriebe in Feistritz. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat hinsichtlich des Projectes für eine Werksbahn mit elektrischem Betriebe der Graf Egger'schen Gewerkschaft in Feistritz im Rosenthale die politische Begehung auf den 26. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Regierungs-Secretär Richard Kreuter betraut. [21. November, H.-M.-Z. 63.121.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Herstellung neuer Telephon-Correspondenzlinien in der Station Bielitz.) Die in der Station Bielitz bestehende Telephonanlage wurde durch Errichtung telephonischer Verbindungen zwischen der Verkehrskanzlei und dem Wechselwächterposten gegen Dzieditz und gegen Lodygowice erweitert. Diese Telephonlinien sind dazu bestimmt, eine rasche und directe Ertheilung von Aufträgen Seitens des diensthabenden Verkehrsbeamten an die Stationsaufseher und Wechselwächter in Bezug auf die Zugs-Ein- und Ausfahrten und die Verschubmanipulationen, sowie die Entgegennahme von Meldungen an den Verkehrsbeamten zu ermöglichen. Die Herstellung dieser beiden Telephonlinien erfolgte im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Mähren und Schlesien, welche Behörde auch die Ausführung der Luftleitungen besorgte. [G.-I.-Z. 20.431.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Locomotivprüfung.) Am 31. August hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmten Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz neu erbaut wurde und mit der Fabriksnummer 2896, dem Namen „Wiesenthal" und der Inventarnummer 13 G versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. Die Locomotivtype wurde mit Handelsministerial-Erlass vom 28. März 1893, Z. 15.632, genehmigt. [H.-M.-Z. 55.486.]

Gräflich Nostitz'sche Schleppbahn Annathal-Rothau. (Locomotivprüfung.) Am 23. October hat zu Falkenau a/d. Eger im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch - polizeiliche Prüfung der Tenderlocomotive, Fabriksnummer 2407, Namens „Friedrich", welche in der landesbefugten Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1894 erbaut wurde und für den Zugförderungsdienst der gräflich Nostitz'schen Schleppbahn Annathal-Rothau bestimmt ist, mit günstigem Ergebnisse stattgefunden. Die Kesselprobe ergab ein befriedigendes Resultat. Der Kessel ruht mittelst innenliegendem Rahmen auf drei gekuppelten Achsen, wovon die dritte die Triebachse ist. Die Cylinder sind aussenliegend und horizontal; die Steuerung ist nach dem System „Stephenson" gebaut. Die Kesselarmatur ist vorhanden, desgleichen zwei Injecteure, System „Friedmann", und zur Verhinderung des Funkenfluges befindet sich im Rauchkasten ein Funkensieb. Vorne und rückwärts befinden sich je zwei linealartige Bahnräumer. Mittelst einer Spindelbremse können zwei Räderpaare gebremst werden. Die Abfederung wird mittelst sechs Blattfedern bewerkstelligt. Die Spurweite der Locomotive ist normal. Das Totalgewicht derselben im ausgerüsteten Zustande beträgt 23·7 t. Die Probefahrt mit dieser Maschine wurde auf der circa 10 km langen Strecke Annathal—Rothau—Hartenberg und zurück nach Bleistadt vorgenommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 45 km und eine mittlere von 24 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das in jeder Beziehung befriedigende Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung wurde diese Maschine dem öffentlichen Zugsverkehr auf den genannten Linien übergeben. [Z. 62.422.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Wiedereröffnung der Haltestelle Leitmeritz-Stadt.) Am 25. November wird die Personen-Haltestelle Leitmeritz-Stadt, welche in Folge Umbaues ab 11. Juni gesperrt war, wieder eröffnet werden. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 64.) [Z. 63.140.]

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung telephonischer Verbindungen in der Station Wörgl.) Die Südbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Innsbruck zwischen der Südbahn-Platzinspection der Station Wörgl, den beiden Weichenthürmen und dem dortigen Heizhause der k. k. österr. Staatsbahnen telephonische Verbindungen herstellen lassen, welche gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung der in der genannten Station in Ausführung begriffenen Weichen- und Signal-Sicherungsanlage auf Grund der vom k. k. Handelsministerium genehmigten allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephon-Anlagen für den Eisenbahnbetrieb activirt werden sollen. Die gegenwärtig bestehende telephonische Verbindung zwischen der Platzinspection der Südbahn und dem Wächterhause Nr. 14 wird sodann aufgelassen. [G.-I.-Z. 20.186.]

Zusammenstellung

der im Monate October 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1430	17.063	5.526	24.019	45	205	32	282	1·1	178	27	202	.	.	.	.	.	3	12
Nordöstliche Linien	186	2.975	3.983	7.144	4	25	8	37	0·5	15	2	18	.	.	.	.	2	.	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	275	.	275	.	4	.	4	1·4	1	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	601	186	849	2	15	4	21	2·4	15	2	6	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	406	342	748	.	6	5	11	1·4	9	.	6	1	.	.	.	.	1	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.054	899	2.139	1	5	1	7	0·3	8	2	10	.	3	.	.	.	.	1
Böhmische Westbahn	62	344	186	592	1	21	.	22	3·7	22	1	5	.	.	.	.	1	.	9
Buschtěhrader Eisenbahn	124	374	1.578	2.076	23	16	6	45	2·1	41	7	44	.	.	.	.	.	.	2
Eisenbahn Wien-Aspang	.	328	744	1.072	.	2	1	3	0·2	1	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	155	372	.	14	.	14	3·7	4	.	9	1	1	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	481	4.223	3.313	8.017	34	69	6	109	1·3	104	17	66	13	2	.	1	.	.	13
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	434	.	434	.	8	.	8	1·8	4	.	4	.	.	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	466	62	528	.	2	.	2	0·3	1	.	.	.	.	.	.	1	.	1
Oesterr. Nordwestbahn	372	4.486	558	5.416	25	40	.	65	1·2	93	1	25	.	.	.	.	1	.	14
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	523	5.087	3.286	8.896	33	112	27	172	1·9	122	4	83	2	.	.	.	.	.	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	248	41	289	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	714	4.897	899	6.510	28	92	21	141	2·1	127	16	99	1	4	.	22	.	2	34
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.428	217	1.645	.	5	.	5	0·3	5	.	3	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	186	310	.	.	17	17	5·4	.	.	17	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	27	1.328	.	1.355	.	1	.	1	0·0	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4167	46.544	22.223	72.934	196	643	128	967	.	752	79	605	18	10	.	23	5	6	95

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
3. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·2 „
4. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·3 „
5. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·3 „
6. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·3 „
7. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·3 „
8. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 0·5 „
9. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 1·1 „
10. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 1·2 „
11. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·3 pCt.
12. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 1·4 „
13. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 1·4 „
14. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 1·8 „
15. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·9 „
16. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 2·1 „
17. Südbahn-Gesellschaft . . . . 2·1 „
18. Istrianer Staatsbahn . . . . 2·4 „
19. Böhmische Westbahn . . . . 3·7 „
20. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 3·7 „
21. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 5·4 „

Die auf der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn in grösserer Zahl vorgekommenen Zugsverspätungen wurden insbesondere durch die Abwicklung des lebhaften Rübenverkehres ab Landegg verursacht.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 1. November, Z. 67.749, dem Reichstagsabgeordneten Vasul Gjurgjević und Consorten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Eszék der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Čepinin, Vladislavci (Loczháza), Dopsin, Semeljici, Vučevci, Diakovár und die Gemarkung der Gemeinde Piškorevci in der Station Striživojna-Vrpolje mit den Linien Dalja—Bosna-Brod und Striživojna-Vrpolje—Samac der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Eiserne Eisenbahnbrücke über die Raaba in Györ (Raab.) (Fertigstellung und Eröffnung des Verkehrs.) Die vierte über die Raaba nächst Station Györ der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Györ—Bruck a. d. L. (—Wien) erbaute eiserne Eisenbahnbrücke wurde am 28. October dem Verkehre übergeben. Die neue Brücke ist 61 m lang und 11·5 m breit und besitzt ungerade Hebevorrichtungen, damit Schiffe auch bei höchstem Wasserstande unter derselben ohne Umlegung des Rauchfanges passiren können. Bei der vor der Eröffnung vorgenommenen Probebelastung wurde die Brücke mit einem Gewichte von 220 Tonnen belastet.

Projectirter Bau einer stabilen Brücke für Eisenbahn-, Personen- und Strassenfuhrwerk-Verkehr über die Save bei Mitrovicza. (Bestrebung im Interesse der Realisirung des Projectes.) Die Interessenten der slavonischen Grenzgebiete und speciell jene der Stadt Eszék haben den Beschluss gefasst, den Bau einer sowohl für den Eisenbahnals auch für den Personen- und Strassenfuhrwerk-Verkehr herzustellenden stabilen eisernen Brücke moralisch und finanziell zu fördern. Durch den Bau dieser Brücke wird die Rentabilität der Linie India—Ruma—Mitrovicza—Vukovár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wesentlich gefördert und nach Ausbau der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Ruma—Vrdnik bis Pétervárad (Peterwardein) der Verkehr aus den westlichen Gebietstheilen Serbiens und des östlichen Bosniens auf derzeit kürzestem Wege über Ujvidék (Neusatz) und von dort aus über die im Bau begriffene Linie Ujvidék—Gombos (—Zombor—Baja [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 u. 92]) via Gombos-Erdöd nach Eszék und von dort gegen den Westen Mitteleuropas gelenkt werden.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Station Gyékényes.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass mit 15. November l. J. der Anschluss der Südbahnstrecke Nagy-Kanizsa—Barcs an die Linie Budapest—Fiume der kön. ung. Staatsbahnen von der gegenwärtigen Anschlussstation Zákány nach der zwischen Zákány und Góla neu errichteten Station Gyékényes verlegt wird. In Folge dessen wird in der Strecke Nagy-Kanizsa—Barcs mit dem erwähnten Zeitpunkte eine neue Fahrordnung eingeführt, welche bisher nur je einen Zug in beiden Richtungen berührt, während die Abfahrt- und Ankunftzeiten der übrigen Züge in den Ausgangs-, resp. Endstationen unverändert bleiben. Es wird besonders aufmerksam gemacht, dass die Züge der kön. ung. Staatsbahnen die Station Zákány nicht mehr berühren und daher sämmtliche gegenwärtig bestehenden Anschlüsse ausschliesslich in der Station Gyékényes vermittelt werden.

Ausland.

Russland. (Erwerbung von Bahnen durch den Staat.) Im Laufe des Jahres 1893 wurden von der russischen Regierung 2470 km Privatbahnen übernommen, und zwar die Moskau-Kursker Bahn, die Orenburger, Donetsk- und die baltische Bahn. Während des gegenwärtigen Jahres sind weitere 1730 km Privatbahnen in den Staatbetrieb übergegangen, und zwar die Nikolaus-Bahn mit dem Putiloff-Flügel, die Petersburg-Warschau-Bahn, die Moskau-Nijni-Bahn, die Riga-Dünaburg-Bahn und die Mitauer Bahn. Mit den russischen Südwestbahnen sind Verhandlungen wegen Erwerb ihrer Linien durch den Staat im Zuge. Dagegen wurden der russischen Südostbahn-Gesellschaft die Linie Orel-Griazi und die Liona-Bahn in den Betrieb übergeben.

Mit 1. Jänner 1894 betrug die Länge aller im Staatsbetriebe stehenden Bahnen, mit Ausschluss der trankaspischen und der Ussuri-Bahn, 15.705 km, während jene der Privatbahnen, einschliesslich der Moskau-Kasan-Bahn, 14.373 km betrug. Im Ganzen hat das russische Bahnnetz während des Jahres 1893 keine sehr erhebliche Vergrösserung erfahren, indem blos eine neue Bahn von Riazan nach Kasan im December vollständig eröffnet und die Kursk-Vorones-Bahn der Vollendung nahe gebracht wurde.

Die neu gegründete Gesellschaft der russischen Südostbahnen erhielt die Genehmigung zum Baue der Bahnlinien von Balakova nach Kharkoff mit der Fortsetzung von Kharkoff nach einer Station der Kursk-Kharkoff- oder Donetz-Bahn und für eine Verbindung der letzteren Bahn mit Kalatch im Bezirke von Bogucharsk.

Gegenwärtig beschäftigt sich auch eine von der Regierung eingesetzte Commission mit der Frage der Fortsetzung der Moskau-Vologda-Bahn nach Archangel. [„Railway News.“]

— (Sibirische Eisenbahn.) Mit Ende August d. J. war bereits die sibirische Bahnstrecke Tscheliabinsk-Omsk vollständig mit Oberbau versehen, dessen Legung gleichzeitig von beiden Endpunkten der Linie vor sich ging, so dass der Zusammenschluss des Oberbaues ca. 560 Werst von Tscheliabinsk erfolgte. Im Jahre 1895 soll diese Linie bis Krasnojarsk fortgeführt werden, welches 2100 Werst von Tscheliabinsk entfernt ist; die grossen Brücken über die Flüsse Tobol, Ischim, Irtysch und Obi werden zwar erst zu Ende 1896 fertiggestellt werden, es wird aber die Bahneröffnung hiedurch nicht verzögert, da bereits Holzprovisorien für diese Flussübergänge im Baue stehen. Die sibirische Bahn theilt sich in die 1842 Werst lange westsibirische Strecke Tscheliabinsk-Obi, in die 1842 Werst lange centralsibirische Linie nach Irkutsk, in die 377 Werst lange Süd-Ussuri-Bahn und in die 346 Werst lange Nord-Ussuri-Bahn; im Ganzen ein Netz von 3887 Werst Länge. Es steht zu erwarten, dass bis Anfangs 1895 der Oberban in einer Gesammtlänge von 1567 Werst verlegt sein dürfte, und zwar auf der westsibirischen Strecke 900 Werst, auf der centralsibirischen 250, auf der Süd-Ussuri-377, auf der Nord-Ussuri-Strecke 40 Werst. Die ca. 224 Werst lange Strecke von Wladiwostok nach Spasskoje ist seit Juni d. J. bereits dem Verkehre übergeben. Von Omsk aus gegen den Obifluss auf eine Länge von 142 Werst sind die Aufnahmen gänzlich und die Projecte für diese Strecke nahezu vollendet. Auf der centralsibirischen Bahn zwischen dem Obiflusse und Krasnojarsk sind die Bauarbeiten im vollen Gange. Von der Ussuri-Bahn sind 63 Werst zwischen Wladiwostok und Grafskaja vollendet. [„Railway News.“]

Afrika. (Neue Bahnen.) Im nordwestlichen Theile der südafrikanischen Republik Transvaal befindet sich ein durch Mineralschätze und Goldfunde beachtenswerther District, das Selatiland. Derselbe soll nunmehr durch eine Bahnlinie aufgeschlossen werden; die Herstellung derselben hat eine französisch-belgische Gesellschaft, deren Präses Baron Oppenheim in Paris ist, übernommen. Die ca. 200 engl. Meilen lange Bahn beginnt bei Komati Poort an der Delagoa-Bai und soll in Leysdorp, dem Hauptorte eines ausgedehnten Grubenbezirkes am Selatiflusse, enden. Die Vorarbeiten für den Bahnbau wurden zwar schon vor zwei Jahren begonnen, die Detailaufnahmen für denselben aber erst im November letzten Jahres in Angriff genommen und gleichzeitig mit einem Theile der Erdarbeiten angefangen. In Folge der aussergewöhnlich schlechten Witterung des Vorjahres machten diese Arbeiten nur geringe Fostschritte und konnten erst im März d. J. ernstlich weiter verfolgt werden. Gegenwärtig sind 75 Meilen Bahn im Unterbau bis zum Sabiflusse vollendet, desgleichen die Detailaufnahmen bis Leysdorp; die Brücke über den Krokodilfluss ist als Provisorium hergestellt und sind 50 Meilen der Linie mit Oberbau versehen. Der Baufortschritt wird durch die Schwierigkeiten des Baumaterialientransportes sehr behindert, da hiefür nur Ochsenwagen und Kaffern verwendet werden können und der Bezirk, welcher vorerst in Betracht kommt, von der tödtlichen Tsetsefliege heimgesucht ist. In den letzten Wochen sind wieder drei Dampfer mit 16.000 t Stahlschienen, Stahlschwellen und Kleinmateriale für diese Bahn in der Delagoa-Bai eingetroffen. Damit ist mit Ausnahme des Fahrparkes sämmtliches für die Fertigstellung und Inbetriebsetzung der Linie erforderliche Materiale für 170 Meilen Bahnlänge zur Hand; für die restliche 30 Meilen lange Endstrecke ist das Oberbaumateriale noch in dem Werke der Ebh Vale-Stahl-Gesellschaft in Arbeit. — Eine weitere afrikanische Bahnlinie ist die Beirabahn; dieselbe beginnt jedoch nicht in Beira, sondern in Fontesvilla, einer Stadt am rechten Ufer des Pungweflusses, 40 Meilen von der Mündung aufwärts gelegen. Die Bahn wurde hauptsächlich deshalb in Angriff genommen, weil

die Schiffahrt auf dem Pungweflusse wegen seiner Sandbänke und ungleichen Wasserstände des Oefteren unterbrochen ist und daher Transporte aus dem Inneren des Landes zeitweilig nicht möglich sind. Der erste 75 Meilen lange Theil der Beirabahn wurde im October 1892 begonnen und nach einem Jahre dem Betriebe übergeben. Der bisherige Endpunkt der Linie ist jedoch in der Luftlinie nur 42 Meilen von Fontesvilla entfernt, da die hügelige und auch sonst ungünstige Terraingestaltung eine grosse Entwicklung der Linie erforderte. Dieser Theil der Bahn liegt ebenfalls vollständig im Gebiete der gefährlichen Tsetsefliege. Erst ca. 30 Meilen weiter, bei Chimoio, beginnt der von diesem Insecte nicht inficirte Landestheil, und wird die Bahn gegenwärtig über Chimoio, Umtali und Salisbury weiter gebaut. Auf der 43 engl. Meilen langen Fortsetzungsstrecke sind nunmehr alle Erdarbeiten und Brücken vollendet und ist auf ca. 30 Meilen Länge der Oberbau verlegt. Zwei Maschinen und eine grössere Anzahl offener Lastwagen, welche für den vergrösserten Verkehr nach Eröffnung der Fortsetzungsstrecke nothwendig sind, wurden bereits in England bestellt. Auf der bisher eröffneten 75 Meilen langen Linie verkehren tägliche Züge, und werden Güter von Fontesvilla bis zum vorläufigen Endpunkte in einem Tage befördert. Es besteht die Absicht, im Späteren auch eine Linie von Beira nach Sena zu bauen, um einen Theil des Handels des Zambesigebietes nach Beira zu ziehen. Die bisherigen Frachtsätze per Tonne für die Transporte aus dem Innern nach Beira sind, wie folgt: Von Beira nach Fontesvilla (Flusstransport) 1 £ 15 sh, von Fontesvilla nach dem gegenwärtigen Endpunkte der Bahn auf eine Bahnlänge von 75 Meilen 3 £ 15 sh, von dort nach Chimoio 8 £ (wegen der Verluste durch Tod der Ochsen beim Transporte in Folge Fliegenstiches), von Chimoio nach Salisbury 15 £, im Ganzen 28 £ 10 sh. Die Preise für die Personenbeförderung stellen sich gegenwärtig für die Strecke Beira—Fontesvilla auf 1 £ 5 sh und für die Strecke Fontesvilla—Bahnende auf 2 £. Von letzterem Punkte ab muss bis Chimoio die Reise in der Regel zu Fuss fortgesetzt werden und werden einheimische Träger für das Gepäck verwendet. Von Chimoio nach Umtali beträgt der Preis für die Personenbeförderung 3 £ und von dort nach Salisbury 6 £, wobei 30 Pfund Gepäck frei sind.

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (December-Fahrplan auf der Donau und deren Nebenflüssen.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden im Monate December auf der Donau und auf deren Nebenflüssen nur mehr folgende Personenschiffahrten unterhalten:

a) Auf der Donau. In der Thalfahrt (Postschiffe): Von Turn-Severin nach Braila-Galatz: Dienstag 5 Uhr Früh. Erste Fahrt am 4. December; Ankunft in Galatz Donnerstag 4 Uhr Nachmittags. — Von Widdin nach Rustschuk: Mittwoch und Samstag 2 Uhr Früh. Erste Fahrt am 21. November; Ankunft in Rustschuk Mittwoch und Samstag 5 Uhr Nachmittags. — Von Widdin nach Silistria: Samstag 2 Uhr Früh. Erste Fahrt am 24. November; Ankunft in Silistria Sonntag 9 Uhr 50 Minuten Vormittags. — Von Galatz nach Tultscha das Localschiff: Sonntag, Mittwoch und Freitag 7 Uhr 30 Min. Früh. Erste Fahrt am 2. December. — In der Bergfahrt (Postschiffe): Von Galatz-Braila nach Turn-Severin: Freitag 8 Uhr 30 Min. Vormittags. Erste Fahrt am 7. December; Ankunft in Turn-Severin Sonntag 1 Uhr 30 Min. Nachmittags. — Von Rustschuk nach Widdin: Donnerstag und Montag 3 Uhr Früh. Erste Fahrt am 22. November; Ankunft in Widdin Donnerstag und Montag 10 Uhr Nachts. — Von Silistria nach Widdin: Sonntag 11 Uhr Vormittags. Erste Fahrt am 25. November; Ankunft in Widdin Montag 10 Uhr Nachts. Von Tultscha nach Galatz das Localschiff: Montag, Donnerstag und Samstag 10 Uhr Vormittags. Erste Fahrt am 3 December.

b) Längs des serbischen Donauufers (im gemischten Personen- und Güterdienste). In der Thalfahrt: Von Belgrad nach Dubrowitza: Sonntag, Montag, Mittwoch und Donnerstag 7 Uhr Früh. — Von Belgrad nach Golubac: Montag und Donnerstag 7 Uhr Früh. In der Bergfahrt: Von Dubrowitza nach Belgrad: Sonntag, Dienstag, Mittwoch und Freitag 11 Uhr Vormittags. — Von Golubac nach Belgrad: Dienstag und Freitag 5 Uhr Früh.

Die Stationen Pancsova (Vorcontumaz) und Grotzka werden an obigen Tagen thal- und bergfahrend berührt; die Station Báziás hingegen wird thalfahrend nur Montag und Donnerstag, bergfahrend nur Dienstag und Freitag berührt.

c) Auf der Save (im gemischten Personen- und Güterdienste). In der Bergfahrt: Von Schabatz nach Belgrad: Sonntag, Dienstag und Donnerstag 7 Uhr Früh. — In der Thalfahrt: Von Belgrad nach Schabatz: Montag, Mittwoch und Samstag 7 Uhr Früh.

Die Station Unka wird an obigen Tagen thal- und bergfahrend nach Bedarf berührt.

Für die Localfahrten im Budapester Rayon, zwischen Semlin-Belgrad-Pancsova und Braila-Galatz gelten die localen Verlautbarungen.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. December:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten Emission 1874. Mk. 14.96·5.

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 31. December:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Mk. 30.— und 6.—.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten. Mk. 60.—, 30.— und 6.—.

Verlosungen.

Am 31. October:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. B (Rückzahlung ab 1. Mai 1895).

Am 1. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silber- und 5 pCt. Gold-Prioritäten, ferner 4 pCt. Silber-Prioritäten Em. 1890 (Rückzahlung ab 1. Mai 1895).

Am 2. November:

Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe vom Jahre 1889. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 1. Februar 1895).

Am 6. November:

Localbahn-Gesellschaft Potscherad-Wurzmes. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli 1895).

Rückzahlungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. September).

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juni).

Oesterr. Lloyd. Gold-Prioritäten (verlost am 16. Mai).

Ruma-Vrdniker Localbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 30. Juni).

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft Actien (verlost am 30. April).

Capitalsreduction.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. Nach den Bestimmungen des zwischen der k. k. Regierung und der Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat, ist das dermalige Actiencapital der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft per ö. W. fl. 15,500.000, bestehend in 77.500 Stück Actien à ö. W. fl. 200, auf den Nominalbetrag von ö. W. fl. 3,100.000 in der Weise zu reduciren, dass für je fünf alte Actien eine neue Actie und überdies ein Certificat ausgefolgt wird, welches letztere den Besitzer zur seinerzeitigen Behebung des verhältnissmässigen Antheiles an dem — nach Abwicklung aller schwebenden Verbindlichkeiten der Gesellschaft, sowie nach Ausscheidung eines Baarbetrages von mindestens ö. W. fl. 3,300.000 als Einzahlung auf das verbleibende Actiencapital von ö. W. fl. 3,100.000 und als Reservefonds — noch erübrigenden Capitalsbestande der Gesellschaft berechtigen wird. Demgemäss werden die Actionäre der Gesellschaft eingeladen, den Umtausch der alten Actien sammt den hängenden Coupons Nr. 14 bis inclusive 18 gegen die entfallenden neuen Actien und Certificate vorzunehmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Nachtrag III zu Heft II und Einführung eines neuen Heftes III.

Im directen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei gelangen mit 1. Jänner 1895 zur Einführung:

1. der Nachtrag III zu Heft II vom 1. Mai 1891. Durch diesen Nachtrag gelangen mehrfache Ergänzungen der allgemeinen Tarifbestimmungen zur Durchführung.
2. ein neues Heft III, wodurch das vom 1. Mai 1891 giltige gleichnamige Heft nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Das neue Heft enthält u. A.:

a) neue Reexpeditions-Bestimmungen;
b) neue Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Sofia der fürstlich Bulgarischen Staatseisenbahnen rücksichtlich der Artikel Zucker, Glas, Möbel, Töpfer- und Seilerwaaren;
c) die Aufnahme neuer Stationen in einzelne Ausnahmetarife;
d) die Erweiterung einiger Ausnahmetarife durch Aufnahme neuer Artikel;
e) neue Ausnahmetarife für die Artikel Blauöl, Chromerz, Blei und Bleiwaaren, Gips und Zündwaaren.

Durch das neue Heft III treten gegenüber den derzeit giltigen Frachtsätzen mit 1. Jänner 1895 theilweise Frachterhöhungen ein, und zwar insbesondere im Verkehre mit den Stationen Triest, Triest-S. Andrea hinsichtlich des Tarifes für Güter aller Art, sowie im Verkehre mit den Stationen Sofia und Burgas der fürstlich Bulgarischen Staateisenbahnen, endlich mit den Stationen der Linie Belowa—Constantinopel, bezw. Dèdeaghadje der Orientalischen Eisenbahnen, und zwar rücksichtlich der Ausnahmetarife für Güter aller Art, sowie für Möbel und Möbelgestelle.

Der Nachtrag III zu Heft II ist zum Preise von 5 Kreuzer, das Heft III zum Preise von 1 fl. per Stück bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen vom 15. December 1894 ab erhältlich.

Wien, am 20. November 1894. [885]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Aufhebung von Tarifen.

Mit der voraussichtlich am 1. Jänner 1895 erfolgenden Einführung eines neuen Gütertarifes für den Verkehr Bayern—Vereinigte Schweizerbahnen treten sämmtliche Frachtsätze und Bestimmungen der nachstehend angeführten Tarife ausser Kraft:

1. Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V. S. B.), vom 1. October 1884.
2. Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr mit V. S. B.) vom 15. November 1885.
3. Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif für Holz (Verkehr mit V. S. B.) vom 15. October 1884.
4. Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr, provisorischer Ausnahmetarif für Düngemittel vom 1. Juli 1891.

Wien, am 20. November 1894. [886]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. und k. Bosnabahn.

Nachtrag V zum Tarife Theil II.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der Nachtrag V zu dem vom 1. August 1891 giltigen Tarife Theil II, „Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc.“, in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Nebengebühren.

Wien, am 21. November 1894. [887]

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Jedlesee und Zellerndorf.

Nachtrag I zum Ausnahmetarife.

Mit 15. December 1894 gelangt der Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. November 1894 für den in rubro genannten Kohlenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält directe Frachtsätze von der Station Hruschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach sämmtlichen Empfangsstationen des Haupttarifes (excl. nach Wien Nordwestbahnhof).

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen gegen Erlag des auf dem Titelblatte ersichtlich gemachten Preises zu beziehen.

Wien, am 19. November 1894. [888]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Einführung eines Ausnahmetarifes für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle.) Mit Giltigkeit vom 1. November alten (13. November neuen) Stils ist ein Ausnahmetarif für die Beförderung der Artikel rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle in Wagenladungen zu 10.000 kg von deutschen nach russischen Stationen zur Einführung gelangt.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. bayer. Localbahnen vom 1. Jänner 1893; Verkehr der bayerischen Localbahnen mit den bayerischen Privat- und ausserbayerischen Eisenbahnen. (Abfertigung des Güterverkehres der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn Kellmünz—Babenhausen mit den bayerischen Privateisenbahnen und den ausserbayerischen Eisenbahnen.) Der Güterverkehr der voraussichtlich im laufenden Quartale zur Eröffnung gelangenden Localbahn Kellmünz-Babenhausen mit den bayerischen Privateisenbahnen und den ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern auf der Station Kellmünz nach den für diese Station giltigen Frachtsätzen des directen Verkehres und den nachstehenden für die Localbahnstrecke giltigen Transittaxen umspedirt, wobei für die letztere Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Zwischen Kellmünz und	Entfernung in Kilometer	gelten nachstehende Transittaxen pro 100 kg in Pfennig										
		Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarife für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungs-classen		Specialtarife				Ausnahmetarif Nr.	
					A1	B	A2	I	II	III	1a	1b
Winterrieden	8	30	19	16	11	11	10	10	9	8	8	8
Babenhausen	11	36	22	19	13	13	12	11	10	9	9	9

Für die Ausnahmetarifgüter werden die Transittaxen derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welcher jene angehören.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. aus Deutschland nach Italien vom 1. April 1891. (Einführung von neuen italienischen Schnittsätzen.) Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. aus Deutschland nach Italien vom 1. April 1891 ist durch nachstehende italienische Schnittsätze ergänzt worden:

	Franken für die Tonne Chiasso tr.	Peri tr.
Chiavenna	6.22	10.53
Delebio	5.46	9.92
Dervio	4.65	9.43
Morbegno	5.88	10.19
Sondrio	6.65	10.96

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V. S. B.) vom 1. October 1884. (Bevorstehende Aufhebung dieses Tarifes.) Mit der voraussichtlich am 1. Jänner 1895 erfolgenden Einführung eines neuen Gütertarifes für den Verkehr Bayern—Vereinigte Schweizer Bahnen werden sämmtliche Frachtsätze und Bestimmungen des vorbezeichneten Tarifes, Theil II, 2. Heft. ausser Kraft treten.

Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr mit V. S. B.) vom 15. November 1885. (Bevorstehende Aufhebung dieses Tarifes.) Mit der voraussichtlich am 1. Jänner 1895 erfolgenden Einführung eines neuen Gütertarifes für den Verkehr Bayern—Vereinigte Schweizer Bahnen werden sämmtliche Frachtsätze und Bestimmungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes ausser Kraft treten.

Bayerisch - Schweizerischer Güterverkehr; provisorischer Ausnahmetarif für Düngemittel vom 1. Juli 1891. (Bevorstehende Aufhebung des genannten Tarifes.) Mit der voraussichtlich am 1. Jänner 1895 erfolgenden Einführung eines neuen Gütertarifes für den Verkehr Bayern—Vereinigte Schweizer Bahnen werden sämmtliche Frachtsätze und Bestimmungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes ausser Kraft treten.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr, Gütertarif, Theil II, Heft 1. (Einführung von erhöhten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 6A für Eisen und Stahl etc.) Mit 1. Jänner treten im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehre (Gütertarif, Theil II, Heft 1) erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 A (Eisen und Stahl etc.) für nachstehend genannte Stationen in Kraft:

Station	Satz		
Bodenfelde	2·25	Mk.	Eisenb.-Dir.-Bezirk Hannover
Hardegsen	2·19	„	
Peine	2·12	„	
Uslar	2·23	„	
Dresden-Altstadt	2·—	„	Sächsische Staatsbahnen
Dresden-Friedrichstadt	2·—	„	
Dresden-Neustadt (Lpz. u Schles. Bhf.)	2·—	„	
Dresden-Elbquai (Alt- und Neustadt)	2·—	„	
Potschappel	2·—	„	
Reichenbach i. V.	2·05	„	
Amberg	2·09	„	Bayerische Staatsbahnen
Bamberg	2·28	„	
Fürth b. Nürnberg	2·28	„	
Nürnberg C.-B.	2·28	„	
Nürnberg O.-B.	2·27	„	
Regensburg	2·14	„	
Wernberg	2·10	„	

Von demselben Tage an gelten für die in dem Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 6 A aufgeführten Artikel „Messingwaaren, sowie andere Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen etc." von den oben aufgeführten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover nach Sosnowice nicht mehr die Sätze dieses Ausnahmetarifes, sondern die höheren Sätze der allgemeinen Wagenladungsclasse B.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2076	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Glas und Glaswaaren aller Art der Pos. G 14 und 20 des Tarif-Theiles I	Czudin	Hliboka	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen a) bei frachtgutmässiger Aufgabe in beliebigen Mengen, b) bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	•	Localtarif	a) 32 b) 29	25 18	7 11	Im Kartirungswege		
2077			Bruchsteine aus der Pos. S 58 des Tarif-Theiles I	Molit	Hatna transit Radautz		Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895		22 31	10·4 19·4	11·6 11·6			
2078			Steine aller Art (mit Ausnahme der in Pos. S 59 genannten) in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschl. roh behauene, ungeschliffene Marmorsteine und Marmorplatten, aus Pos. S 57 des Tarif-Theiles I	Molit	Hatna transit Czernowitz Suczawa loco und transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			22 42 28	10·4 28·4 14·4	11·6 13·6 13·6			
2079			Hartes Brennholz (für Sendungen von den Verladestellen der Schleppbahn Berhometh - Mezebrody)	Berhometh a. S.	Czernowitz Volksgarten				23 22	17·33 16·63	5·67 5·37			
2080			Abfallholz	Berhometh a. S.	Czernowitz Zuczka				23 25	21·45 21·58	1·55 3·42			Bei welchem Abfallholze wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendung, in minimo 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens, der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt
2081			Abfall- (Brenn-) Holz	Verladestelle Russ.-Moldawitza der Schleppbahn Russ.-Moldawitza-Wama	Hatna transit Czernowitz Volksgarten				Verschieden	12·4 22·4 21·4	Verschieden			
				Wama transit für Sendungen von Russ.-Moldawitza	Eisenau loco				2	1	1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2082	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H, 19, Punkt 3 b, des Tarif-Theiles I, u. zw. Pfosten von mindestens 58 mm Stärke	Kimpolung	Hatna	Frachtzahlung für mindestens das Ladsgewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	30 kr.	20·1 kr.	9·9 kr.	Im Kartirungswege		
2083			Holz der Pos. H, 19, des Tarif-Theiles I	Czudin	Hliboka transit (für Sendungen nach Wien, Triest, Deutschland oder Böhmen)	Frachtzahlung für mindestens das Ladsgewicht des verwendeten Wagens. Frachtgutmässige Aufgabe mit direct nach Wien, Triest oder nach einer Station in Böhmen oder Deutschland lautendsn Frachtbriefen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			18 kr.	11 kr.	7 kr.			
2084			Stamm- und Kautholz (Balken) aus Pos. H, 19, Punkt 1 und 3 a, des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S. Lukawetz a. S. Żadowa	Hliboka transit für Nepolokontz und westlich davon gelegenen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendsten Wagens. Untsrlassung jederlei Achsverfrachtung aus dem Verkehrsbereiche der Stationen Berhometh a. S., Lukawetz a. S. und Żadowa nach Nepolokoutz. Die Uebernahme diessr Verpflichtung Seitens der einzelnen Firmen, welche auf die nebige Frachtbegünstigung reflectiren, ist vorher mit einer bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Stanislan einzureichenden schriftlichen Erklärung anzumelden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			kr. 28 26 23	kr. 14 13 11	kr. 14 13 12			
2085			Brennholz der Pos. H, 20, Punkt 1, des Tarif-Theiles I	Karapcziu a. S.	Bojan Nowosielitza Kolomea Zabłotów	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			kr. 20 24 19 17	kr. 18 19 15 15	kr. 2 5 4 2			
				Berhometh a. S. Czudin Komarestie-Slobodzia Lukawetz a. S. Panka Petroutz a. S. Storożynetz Żadowa	Kolomea, Zabłotów, Sniatyn und Nepolokoutz				Verschieden	21 18 18 19 18 15 15 18	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
									Kreuzer					
2086	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rundholz aus der Pos. H 19 des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Czernowitz loco	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	27	21	6	Im Kartirungswege		
				Czudiu					20	16	4			
				Karapcziu a. S.					16	10·5	5·5			
				Komarestie-Slobodzia					22	17	5			
				Lukawetz a. S.					26	20	6			
				Pauka					22	15·5	6·5			
				Petroutz a. S.					20	14	6			
				Ropcze					21	12	9			
				Storożynetz					20	14	6			
				Zadowa					22	18·5	3·5			
				Eiseuau					50	28	22			
				Frassiu a. M.					45	25·5	19·5			
				Gurahumora					43	24·5	18·5			
				Illischestie					40	23	17			
				Kaczyka					35	20·5	14·5			
				Kimpoluug					52	29	23			
				Komarestie a. S.					30	18	12			
				Molit					48	27	21			
				Parhoutz					25	15·5	9·5			
				Pertestie					33	19·5	13·5			
				Strigvia					38	22	16			
				Theodorestie					28	17	11			
				Wama					49	27·5	21·5			
2087			Holzsägspäne der Pos. H 27 des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S. für Sendungen von Meżsbrody	Zuczka				51	16·2	34·8			Wenn bei Verladung das Ladegewicht nicht erreicht wird, wird bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendung, in minimo 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens, der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt
2088			Dranitzen und Schindeln aus der Pos. H 19, Punkt 6 des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Hliboka				28	18·55	9·45			
				Czudin					18	9·8	8·2			
				Karapcziu a. S.					7	3·15	3·85			
				Komarestie-Slobodzia					20	11·2	8·8			
				Lukawetz a. S.					26	16·45	9·55			
				Pauka					17	9·1	7·9			
				Petroutz a. S.					14	7	7			
				Storożynetz					14	7	7			
				Zadowa					23	13·65	9·35			
				Berhometh a. S.	Czernowitz n. Volksgarten				27	26·45	0·55			
				Czudiu					20	17·6	2 4			
				Karapcziu a. S.					16	13·05	2·95			
				Komarestie-Slobodzia					22	19·2	2·8			
				Lukawetz a. S.					26	24·45	1·55			
				Panka					22	18	4			
				Petroutz a. S.					20	16	4			
				Storożynetz					20	16	4			
				Zadowa					22	20·95	1·05			
				Berhometh a. S.	Lużan				33	31·55	1·45			
				Czudin					26	22·8	3·2			
				Karapcziu a. S.					20	16·15	3·85			
				Komarestie-Slobodzia					28	24·2	3·8			
				Lukawetz a. S.					32	29·45	2·55			
				Pauka					28	22·1	5·9			
				Petroutz a. S.					27	20	7			
				Storożynetz					27	20	7			
				Zadowa					28	26·65	1·35			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2089	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenschlacke aus Posit. S, 19 des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Hatna transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Frachtgutmässige Aufgabe mit directen nach M.-Ostrau, Schönbrunn oder nach oberschlesischen Stationen lautenden Frachtbriefen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	41	13·4	27·6	Im Kartirungswege		
				Eisenau					37	12	25			
				Wama					35	11·2	23·8			
				Frasin a. M.					29	9·2	19·8			
2090			Tabakfabrikate	Czernowitz	Gurahumora	Frachtgutmässige Aufgabe in beliebigen Mengen			98	55	43			
2091			Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G, 13 des Tarif-Theiles I	Bojan	Czernowitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			22	14	8			
			Kartoffel der Pos. K, 8 und 9 des Tarif-Theiles I						15	14	1			
			Mahlproducte und Mehl der Pos. M, 4 des Tarif-Theiles I	Czernowitz	Bojan				22	14	8			
2092			Schnittholz der Pos. H, 19 des Tarif-Theiles I, welches aus einem mindestens 40 km von der Eisenbahnstation Kimpolung entfernten Sägewerke zur Bahnstation Kimpolung zugeführt wird	Kimpolung	Hatna transit, mit der Bestimmung nach westlich von Hatna gelegenen Stationen	Aufgabe mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verpflichtung des betreffenden Sägewerkes mittelst schriftlicher Erklärung, sein gesammtes mittelst Eisenbahn zum Versandt gelangendes Productionsquantum Schnittmaterial ausschliesslich ab Kimpolung per Bahn zu verfrachten			32	20	12	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	Sägewerke, die von dem nebenstehenden Frachtsatze Gebrauch machen wollen, haben dies der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen vorher anzuzeigen und die vorgeschriebene Erklärung wegen Verfrachtung ihrer gesammten Production per Bahn ab Kimpolung abzugeben
2093			Mineralwasser der Pos. M, 24 des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Hatna transit	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen nach Rumänien. Unterlassung jeder Verfrachtung per Bistritza			64	40	24			
2094			Hinsichtlich der via Ungheni nach Südrussland auftretenden Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholzsendungen kommt die Frachtberechnung nach Massgabe der im Hefte 2, Abschnitt D des Localtarifes sub IX, B, 2 für derlei Transporte ab Stationen der Bukowinaer Localbahnen nach Suczawa transit festgestellten ermässigten Sätze schon bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Anwendung.										Gegen die bis längst. Ende März 1896 zu bewerkstelligende Vorlage der bezüglichen Fracht-, bezw. Zolldocumente, aus welchen der via Ungheni nach Südrussland erfolgte Austritt der betreffenden Sendungen unzweifelhaft hervorgeht	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2095	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Korn (Roggen), Mais und Weizen aus der Pos. G, 13 des Tariftheiles I	Nowosielitza	Czernowitz loco	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges in der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten und Abfuhr vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerk	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	30	25	5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten, dass die betreffenden Sendungen in dieser Station bezogen und mittelst Strassenfuhrwerk vom Bahnhofe abgeführt wurden, versehen sein müssen. Die bezüglichen Frachtbriefe sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	
					Volksgarten loco				35	25	10			

Diese Frachtbegünstigung kann unter den hier angegebenen Bedingungen auch auf solche Sendungen Anwendung finden, welche vorerst in einem Bahnmagazine der Station Czernowitz und Volksgarten oder einem reexpeditionsberechtigten Lagerhause in Czernowitz eingelagert und erst von dort mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt werden. Die Liquidirung des entfallenden Restitutionsbetrages erfolgt in diesen Fällen gegen Vorlage der bezüglichen Original-Frachtbriefe, welche mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendungen in einem Bahnmagazine oder Lagerhause eingelagert, von dort mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt und in Czernowitz, bezw. Volksgarten bezogen wurden, versehen sein müssen.

Bei Theilabfuhren muss die vorerwähnte Bestätigung bezüglich jeder einzelnen derselben ersichtlich sein.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer öst. Währ.					
2096	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahlmaterial zu Schiffsbauzwecken der Handelsmarine	Altkladno	Triest-S. Andrea und Triest-Freihafen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Norddösterr.-Ungar. Güterverkehr, giltig ab 1. Jänner 1892 und der hiezu erschienenen Tarifnachträge	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Süd-Norddösterr.-Ungar. Verkehr, giltig ab 1. Jänner 1892, sammt Nachträgen hiezu	141	118	23	Im Kartirungswege		
					Pola				153	127	26			
				Teplitz-Waldthor	Triest-S. Andrea und Triest-Freihafen				144	123	21			
					Pola				156	132	24			
2097	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken, u. zw. Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken	Hohenberg	Oberschlesischen Hüttenstationen	Nach den Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 A und 3 B des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes Theil II, Heft 4	Vom 1. December 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verband	Frachtsatz „Südlich" vom Schnittpunkte 34 Pfg.*)			Im Kartirungswege		*) Von diesem Frachtsatze gelangen bis auf Weiteres 2 Pfg. an Coursdifferenz in Abschlag

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2098	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Von sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889	Olmütz (St.E.G.) transit	Anfgabe in vollen Wagenladungen; Anfrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889	Verschieden		8·1 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen mit directe nach hinter Olmütz gelegenen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Anfgabe gelangen, und hat dieser Frachtnachlass für Sendungen nach Olmütz loco keine Giltigkeit
2099	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steinkohle und Coaks	Kralup (St.E.G.) loco und transit	Olmütz (St.E.G.)	200 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif, Theil II, Heft 7	kr. 43·0	kr. 38	kr. 5·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
					Landskron				42·6	40	2·6			
					Dašic				35·0	34	1·0			
					Moravan				35·2	34	1·2			
					Uhersko				35·2	34	1·2			
					Zamrsk				35·2	34	1·2			
					Chotzen				36·0	34	2·0			
					Stationen der Localbahn Brünn Tischnowitz				Verschieden	—	4·0			
					Abtsdorf, B.-Trübau, Triebitz, Rudelsdorf, Sichelsdorf, Budigsdorf, Hochstein, Hohenstadt, Lukawetz, Müglitz, Littau, Schwarzbach, Stefanau, Adamsthal, Blansko, Raitz, Skalic-Boskovic, Lettovic, Brüsan-Brünnlitz, Greifendorf u. Zwittau					39·5				
2100	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěbrad, Duby und Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner-Schacht)	Gross-Meseritsch (via Brünn)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden		7 kr.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2101	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle aus dem Buschtěbrad-Kladnoer Reviere und von Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Kralup	Prag (St.E.G.), Bubna (St.E.G.) und Bubenč	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen; 2000 t.	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für mineralische Kohle etc. vom 1. März 1888	8·1 kr.	7·1 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
2102	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	B. E. B.	Mineralische Kohle	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěbrad, Duby und Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach (St.E.G.) loco	Für das 600 t übersteigende Quantum	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze		5·8	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
						200 t; Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen					3·0 kr.			
2103	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěbrad, Duby und Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Schönpriesen-Umschlag	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. März 1894	19·7 kr.	18·7 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
2104	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	B. E. B.	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der kgl. sächs. Staatsbahnen	Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 30·8	21·0	kr. 9·8	Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen an Organe oder Dienststellen der kgl. sächs. Staatsbahnen adressirt sein
				Altkladno, Buschtěbrad, Duby, Kladno und Neukladno					Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 21·0				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2105	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Mährisch-Trübau (via Böhm.-Trübau)	200 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	45 kr.	40 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, behördlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
2106	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle und Coaks	Buschtěhrad, Duby, Altkladno, Neukladno, Kladno und Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Iglau (Oe.N.W.B.) (via B.-Brod—Kolin)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 15. October 1886	57·6 kr.	41·6 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		
2107	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Altkladno, Kladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby	Bubenč (Bahnhof) via Kralup	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	14·6 kr.		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen an industrielle Etablissements, welche durch ein Zweiggeleise mit der Hauptlinie der St.E.G. in Bubenč verbunden sind
				Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)					18·1 kr.	14·6 kr.	3·5 kr.			
2108	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle	Altkladno, Neukladno, Duby, Kladno, Buschtěhrad	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	48 kr.		Im Kartirungswege		Für andere Kohlengattungen hat dieser Frachtsatz keine Giltigkeit
				Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)					65 kr.	48 kr.	17 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2109	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle	Altkladno, Neukladno, Duby, Kladno, Buschtěhrad	Wien (St.E.G.)	1000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife, resp. Kartirungssatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 47·0		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Für andere Kohlengattungen hat dieser Frachtsatz keine Giltigkeit
					Schwechat-Kledering					47·5				
				Střebicovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Wien (St.E.G.)				48·0	47·0	1·0			
					Schwechat-Kledering				66·0	47·5	18·5			
2110	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Localbahn Svoleňoves-Smečna	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der pr. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Střebichovic-Vinařic oder Střebicovic-Vinařic (Libušiner Schacht)	Svoleňoves	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, Theil II, Heft 7, vom 1. März 1888	7·5 kr.	6 kr.	1·5 kr.	Im Abrechnungswege		Die Sendungen müssen für Regiezwecke der St.E.G. bestimmt und an Organe derselben adressirt sein
2111	Südbahn-Gesellschaft	Steiermärkischen Landesausschusses	Alteisen	Kapfenberg Südbahn	Stationen und Fracht-Haltestellen der Linie Kapfenberg—Seebach—Au	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen in der Aufgabs-, bezw. Bestimmungsstation ist durch die Partei auf ihre Kosten zu veranlassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Sätze der ermässigten Wagenladungsclasse plus 4 Heller Umladegebühr pro angefangene 100 kg für die Umladung in den Schmalspurwagen	Verschieden	Im Kartirungswege		
2112	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	Strassnitz	Göding	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; die Sendungen müssen für Erhaltungszwecke der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft bestimmt und an den Stationsvorstand oder an die Streckenleitung in Göding adressirt sein; Auf- und Abladen der Transporte durch Organe des Versenders, bezw. Empfängers	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 10·4	kr. 6·9	kr. 3·5	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze sind für Parteien unzugänglich
				Wagram					14·3	7·0	7·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2113	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Kartoffel	Holics loco	Göding loco und transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
2114	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Getreide und Hülsenfrüchte	Göding	Holics loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	kr. 11	kr. 7	kr. 4	Im Kartirungswege		Die ermässigten Frachtsätze von Göding loco und Holics loco haben nur Giltigkeit für Sendungen, welche zu den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes zur Anlieferung zugeführt werden, wogegen die ermässigten Frachtsätze nach Holics loco und Göding loco nur auf Sendungen Anwendung finden, welche von den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt warden
				Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	Göding loco				11	7	4			
			Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Göding loco	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)				11	7	4			
				Holics loco	Göding				11	7	4			
2115	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Zuckerrüben	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	Göding	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Holics und Göding durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Göding	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)				11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2116	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Special-Tarifes 2 und der Classe C (für letzteres nur insoweit, als sich nicht die tarifmässigen Frachtsätze günstiger stellen)	Krakau loco und transito	Olmütz transito (für Lieben, Prag und über Prag hinaus gelegene Stationen)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. ab Granica transito bestehende directe Verbandstarife	Verschieden	kr. 33·3	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der ermässigte Frachtsatz von Bielitz transito kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die Sendungen auf den Strecken der Localbahn Bielitz-Kalwarya zu den tarifmässigen Frachtsätzen befördert werden. Der ermässigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco findet nur auf Sendungen Anwendung, welche mittelst Strassenfuhrwerkes zur genannten Station zur Auflieferung zugeführt werden, worüber gelegentlich des seinerzeitigen Refactie-Anspruches auf den vorzulegenden Frachtbrief-Duplicaten die bahnamtliche Bestätigung beizubringen ist
				Saybusch-Zablocie loco und transito						26·1				
				Oświęcim loco und transito						26·1				
				Granica transito						30·5				
				Dzieditz						23·2				
				Bielitz transito (für Sendungen von Stationen der Localbahn Bielitz—Kalwarya)						24·8				
				Skotschau						24·9				
				Ustron						30·8				
		Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito (letzteres für Sendungen von Jablunkau)						22·3				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.						20·3				
				Friedland K.F.N.B.						19·5				
				Oderberg transito (für Sendungen von ungarisch. Stationen)						18·4				
				Mährisch-Ostrau						18·4				
				Wall.-Meseritsch						18·4				
				Krasna						18·4				
		Betheiligten Verwaltungen	Holz des Special-Tarifes 2	Volócz	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)			Publication im Verordnungsblatte Nr. 122 ex 1894, fortlaufende Nummer 1847	153 kr.	148·4 kr.	4·6 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr. (per 100 kg)	kr. (per 100 kg)			
2117	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Raffinadezucker der Classe II bei Aufgabe in Mengen unter 10000 kg	Angern	a) Wien (Nordbahnhof), b) Wien (Nordbahn-Donauuferbahnhof) transito	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	24·0 25·5	20·0 24·0	4·0 1·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	
				Dürnkrut					29·0 30·5	25·5 29·5	3·5 1·0			
				Hohenau					36·5 38·0	32·5 36·5	4·0 1·5			
				Lundenburg					46·0 47·0	42·0 46·0	4·0 1·0			
				Branowitz					63·0 64·5	59·0 63·0	4·0 1·5			
				Rohrbach-Seelowitz					67·0 68·5	63·0 67·0	4·0 1·5			
				Göding					56·5 57·5	52·5 56·5	4·0 1·0			
				Rohatetz					60 0 61·0	56·0 60·0	4·0 1·0			
				Bisenz-Pisek					66·5 67·5	62 5 66·5	4·0 1·0			
				Hradisch					73 0 74·5	69·5 73·5	3·5 1·0			
				Kojetein					97·0 98·0	91·0 95·0	6·0 3·0			
				Chropin					99·5 101·0	93·5 97 5	6·0 3·5			
				Bedihošt					103·0 108·0	97·0 101 0	6·0 7·0			
				Hullein					88·5 89 5	82 5 86·5	6·0 3·0			
				Kremsier					92·0 93·5	86 5 90·5	5·5 3·0			
				Prerau					96·0 97·0	90·0 94·0	6·0 3·0			
				Olmütz					107·0 108·5	101·0 105·0	6·0 3·5			
				Leipnik					103·5 105·0	97·5 101·5	6·0 3·5			
				Troppau					149·5 150·5	141·5 145·5	8·0 5·0			
				M.-Ostrau					138·0 139·0	130·0 134·0	8·0 5·0			
				Chybi					157·9 158·8	149·9 153·9	8·0 4·9			
		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brünn (Nord- oder Staatsbahnhof)	Wien (Nord- oder Staatsbahnhof)				68·0	64·0	4·0			
				Brünn (Nordbahnhof)	Wien (Nordbahn-Donauuferbahnhof) transito				72·0	68·0	4·0			
				Angern	Krakau loco und transit			Localtarif vom 1. Jänner 1893	175·9	167·9	8·0			
				Dürnkrut					172·9	164·9	8·0			
				Hohenau					168 4	160·4	8·0			
				Branowitz					167·5	159·5	8·0			
				Rohrbach-Seelowitz					165·1	157·1	8·0			
				Kojetein					127·0	121·0	6·0			
				Chropin					124·5	118·5	6·0			
				Bedihošt					139·5	133·5	6·0			
				Hullein					126·0	120·0	6·0			
				Leipnik					111·0	105·0	6·0			
				Lundenburg				Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II. Heft 1. vom 1. October 1893	Verschieden	155·0				
				Brünn						151·7				
				Göding						148·7				
				Rohatetz						146·6				
				Bisenz-Pisek						140·0				
				Hradisch						133·5				
				Kremsier						124·0				
				Prerau						112·5				
				Olmütz						124·0				
				Troppau						89·5				
				M.-Ostrau						73·0				
				Chybi						50·0				
		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)			Anhang zu den Tarifen für den Oesterr. Eisenbahnverband	75·5	72·0	3·5			
				Ung.-Ostra					73·0	68·0	5·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2118	Südbahn-Gesellschaft		Kohlenstifte der Pos. K—33 des Tarifes, Theil I	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S. B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen für den Export nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen oder nach Australien bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. einschlägige Export-Ausnahmetarife	Verschieden	240 Heller, bezw. incl. ungarischer Steuer	Verschieden	a) Im Kartirungswege, wenn in den bezüglichen, an den Lloyd, resp. an die Agentie der Anchor-Line in Triest, bezw. Fiume zu adressirenden Frachtbriefen einer der in Betracht kommenden Häfen als definitiver Bestimmungsort angegeben erscheint. b) Im Rückvergütungswege	Ad b) Gegen auf schliessende Firma als Angeberin lautende Original-Bahnfrachtbriefe und der vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. ungarischen Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatt Nr. 138 vom 2. December 1893 unter fortl. Nr. 2202 verlautbarte Begünstigung gegenstandslos
						In jedem Gewichte. Sendungen müssen für den Export nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen bestimmt sein		Seehafen-Ausnahmetarif im internen Verkehre zwischen Triest und Fiume einerseits und Wien (Matzleinsdorf) und Südbahnhof und Stationen der Strecken Wien—Payerbach etc. andererseits, giltig vom 1. November 1884 bis auf Widerruf	310 Heller, bezw. incl. ungarischer Steuer	292 Heller, bezw. incl. ungarischer Steuer	18 Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2119	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kohle	Bilin	Ossegg	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	7	4	3	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten nur für Kohle, welche als Heizkohle bei den Entwässerungsarbeiten der inundirten Schächte in Ossegg verwendet wird
				Bruch					5	2	3			
				Brüx A.T.E.					7	4	3			
				Dux-Ladowitz					7	3	4			
				Dux A.T.E.					7	3	4			
				Dux-Liptitz					5	1·5	3·5			
				Kosten					5	2	3			
				Ossegg-Riesenberg					7	4	3			
				Teplitz-Waldthor					7	2	5			
				Triebschitz					11·8	7	4·8			

2120 — K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1895, werden die Frachtsätze der Classen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr in den Relationen Wien (K.E.B.)—Genf transit und Wien (K.E.B.)—Verrières transit unter Aufrechthaltung der betreffenden Tarifbestimmungen auch bei Reexpedition der Sendungen in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn berechnet, zu welchem Zwecke nachstehende Reexpeditions-Frachtsätze zur Einführung gelangen:

Zwischen Wien (K.E.B.) und	Classe A	Classe B	Zwischen Genf transit, sowie Verrières transit und	Classe A	Classe B
	Francs Gold für 1000 kg			Francs Gold für 1000 kg	
Buchs transit	33·20	26·68	Buchs transit	23·—	18·60
Bregenz transit / Lindau transit	33·60	27·08	Bregenz transit / Lindau transit	22·60	18·20
Romanshorn transit	36·40	29·08	Romanshorn transit	19·80	16·20

Die Frachtsätze finden Anwendung:

1. Im Verkehre über Genf transit auf Transporte mit **direct** lautenden Frachtbriefen nach oder von den Stationen der Linie Culoz—Ambérieu Lyon—Tarare—Roanne—St. Germain des Fosses-Moulins s. A.—Montluçon—Limoges—Bordeaux und südlich hievon; im Verkehre über Verrières transit auf Transporte mit **direct** lautenden Frachtbriefen nach oder von den französischen Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle und Nantes.
2. a) Auf Sendungen von Wien (K.E.B.), welche an einen Empfänger in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach einer der vorstehend im Punkte 1 bezeichneten Stationen reexpedirt werden.
   Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Romanshorn transit, Buchs transit, Bregenz transit oder Lindau transit zu lauten. In denselben muss ausserdem à titre de renseignement die Firma und das Domicil des wirklichen Empfängers verzeichnet sein.
   b) Auf Transporte ab einer der vorstehend im Punkte 1 bezeichneten Stationen, welche an einen Empfänger in **Romanshorn, Buchs, Bregenz** oder **Lindau** adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach Wien (K.E.B.) reexpedirt werden.
   Die Waaren selbst dürfen in keinem Falle den Bahnhof Romanshorn, bezw. Buchs, bezw. Bregenz oder Lindau von ihrer Ankunft bis zur Weiterbeförderung verlassen.
   Die Berechtigung der Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Romanshorn, Buchs, Bregenz oder Lindau begleitet haben, nachzuweisen.

2121 — Böhmischen Nordbahn

Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände zum Neubau einer mechanischen Weberei in Rumburg gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1895, die im Ausnahmetarif Nr. 21 des Local-Gütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Rumburg unter den diesbezüglichen Bedingungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg: unter 5000 kg	Frachtsatz per 100 kg: von u. über 5000 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass: unter 5000 kg	Nachlass: von u. über 5000 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer							
2122	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Bier	Maffersdorf r. N.	Gablonz a. N.	Das Bier muss in einem eigenen Bierwagen des Verfrächters verladen sein und mittelst Schleppgeleise nach Maffersdorf r. N. zugeschoben werden. Die Verladung erfolgt in der Brauerei auf Kosten des Verfrächters. Aufrechthaltung der für den fraglichen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	15	11	6	9	5	Im Kartirungswege		
					Neudorf a. N.				18·5	13·5	7·5	11	6			
					Wiesenthal a. N.				23	17	10	13	7			
					Morchenstern				24	17·5	10·5	13·5	7			
					Unter-Morchenstern				24	21	12·5	11·5	8·5			
					Tannwald				24	23	13·5	10·5	9·5			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 136. **Wien, 27. November 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Sattledt oder einem anderen geeigneten Punkte der Localbahn Wels—Unter-Rohr nach Viechtwang oder Scharnstein.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Advocaten, Reichsrathsabgeordneten und Präsidenten des Verwaltungsrathes der Welser Localbahn-Gesellschaft, Dr. Johann Schauer in Wels, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Sattledt oder einem anderen geeigneten Punkte der Localbahn Wels—Unter-Rohr nach Viechtwang oder Scharnstein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. November 1894. Z. 58.435.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Jaworzno, eventuell anschliessend an die bestehende Kohlenwerksbahn Szczakowa-Jaworzno über Byczyna, Kąty und Chrzanów nach Piła zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Trzebinia-Skawce.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Robert Doms, Gewerke und Industrieller in Lemberg, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Jaworzno (eventuell anschliessend an die bestehende Kohlenwerksbahn Szczakowa-Jaworzno) über Byczyna, Kąty und Chrzanów nach Piła zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Trzebinia-Skawce im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. November 1894. Z. 58.901.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Liebenau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Böhm.-Aicha.

Das k. k. Handelsministerium hat der Bezirksvertretung in Böhm.-Aicha die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Liebenau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Böhm.-Aicha im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. November 1894. Z. 55.676.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn für den Staat.

II.

Die Verhältnisse des Unternehmens der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn, welches die beiden den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunden vom 6. December 1869, R.-G.-Bl. Nr. 11, und vom 11. September 1871, R.-G.-Bl. Nr. 115, bildenden Eisenbahnlinien von Hohenstadt nach Zöptau (17 Kilometer) und von Sternberg nach Grulich (Lichtenau) (93 Kilometer), mit zusammen 110 Kilometer Länge*) umfasst und nur bezüglich der letzteren Linie die Staatsgarantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Maximalbetrage von 336.000 Gulden österr. Währ. in Silber geniesst, habeu wiederholt den Gegenstand der parlamentarischen Behandlung und Beschlussfassung gebildet.

Die Entwicklung und die Ursachen der finanziellen Nothlage dieses Bahnunternehmens, sowie die Versuche, eine dauernde Sanirung desselben im Wege der Fusion mit anderen garantirten Bahnen, beziehungsweise durch Erhöhung der Staatsgarantie mindestens auf das Erforderniss für die volle fünfpercentige Verzinsung des gesellschaftlichen Prioritätsanlehens im ursprünglichen Betrage von 8,000.000 fl. in Silber herbeizuführen, sind in der Begründung zu der Regierungsvorlage, betreffend die Staatsgarantie für die Mährische Grenzbahn, und in dem hierüber erstatteten Berichte des Eisenbahnausschusses des hohen Abgeordnetenhauses (Nr. 889 und 972 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, VIII. Session) eingehend dargestellt. Wiewohl die gegenwärtige Begründung schon der Kürze halber an jene Darlegungen anknüpfen muss, so ist doch schon hier der Platz, um zur Klarstellung der principiellen Gesichtspunkte hervorzuheben, dass der mit dem vorstehenden Gesetzentwurfe gestellte Regierungsantrag sowohl nach seiner Tendenz, als auch in Absicht auf den staatsfinanziellen Effect der nunmehr beabsichtigten Transaction sich in der Wesenheit durchaus von den damals ins Auge gefassten Sanirungsversuchen unterscheidet.

Nach den Fusionsprojecten, welche den Regierungsvorlagen vom 1. Mai 1874 und vom 4. Februar 1876 zu Grunde lagen, sollte nämlich die bestehende Staatsgarantie im Jahresbetrage von 336.000 fl. unter den daselbst beantragten Modalitäten nicht nur, wie bereits erwähnt, auf die einem fünfpercentigen Zinsfusse entsprechende Jahreslast der Prioritätsschuld der Gesellschaft erhöht, sondern auch auf die fünfpercentige Verzinsung und die Tilgung beträchtlicher Quoten (von 6,300.000 fl., respective 3,000.000 fl.) des gesellschaftlichen Actiencapitals von 9,000.000 fl. ausgedehnt werden, und auch in der Regierungsvorlage vom Jahre 1878 war noch die Ausdehnung der bestehenden, auf den Jahresbetrag von 336.000 fl. Silber beschränkten Staatsgarantie auf die volle fünfpercentige Verzinsung und die Tilgungsquoten des gesellschaftlichen Prioritätsanlehens beantragt worden, worauf in Folge des vom hohen Abgeordnetenhause in der 428. Sitzung der VIII. Session am 25. Februar 1879 beschlossenen, nach der am 21. April 1879 erfolgten Allerhöchsten Sanction im Reichsgesetzblatte unter Nr. 69 ex 1879 kundgemachten Gesetzes der Gesellschaft zum Zwecke der Volleinlösung ihres Prioritätencoupons ein einmaliger Vorschuss bis zur Höhe von 75.000 fl. für den Bedarf des Jahres 1879 zugesichert worden ist.

Während also nach den früher zur verfassungsmässigen Behandlung gelangten Gesetzesvorlagen die Sanirung der Mährischen Grenzbahn auf Grund einer namhaften Erhöhung der in Kraft stehenden staatlichen Erträgnissgarantie, demnach im Hinblicke auf die unzureichende Rentabilität der Bahn jedenfalls mit beträchtlichen finanziellen Opfern für den garantirenden Staatsschatz angestrebt wurde, ist die Regierung derzeit, begünstigt durch die in den letzten Jahren eingetretene Aenderung in den Verhältnissen des Geldmarktes und insbesondere in Folge des allgemein gesunkenen Zinsfusses in die Lage gesetzt, nach Massgabe des dem vorliegenden Gesetzentwurfe als Beilage b) beigefügten Uebereinkommens die Erwerbung des Gesammtunternehmens der Mährischen Grenzbahn durch den Staat und mithin die endgiltige Ordnung der finanziellen Verhältnisse dieser Gesellschaft unter Modalitäten und Bedingungen in Aussicht zu nehmen, welche bei Gegenüberstellung des Werthes der vom Staate ins Eigenthum zu übernehmenden Vermögensobjecte mit den als Entgelt hiefür bedungenen Leistungen und unter Berücksichtigung des bestehenden Garantieverhältnisses bezüglich der Linie Sternberg—Grulich (Lichtenau) eine Benachtheiligung der finanziellen Interessen des Staatsschatzes und die Uebernahme eines finanziellen Risicos Seitens des letzteren keinesfalls besorgen lassen.

Zufolge des nunmehr vorliegenden, am 23. October 1894 zwischen den Ministerien des Handels und der Finanzen mit der Actiengesellschaft der k. k. privilegirten Mährischen Grenzbahn unter Beitritt des Prioritäten-Curators vorbehaltlich der legislativen Genehmigung abgeschlossenen Uebereinkommens, welches in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 27. October 1894 die Zustimmung der Actionäre und mit dem Bescheide des k. k. Handelsgerichtes Wien vom 26. October 1894, Z. 190.651, die curatelsbehördliche Genehmigung erhalten hat, soll der Staat das Gesammtunternehmen der k. k. privilegirten Mährischen Grenzbahn, und zwar die auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1877, R.-G.-Bl. Nr. 112, bereits seit 1. Juni 1883 im Staatsbetriebe stehenden gesellschaftlichen Bahnlinien Hohenstadt—Zöptau und Sternberg—Grulich mit allem beweglichen und unbeweglichen Zugehör, insbesondere mit Einschluss des Fahrparks, der Reserve- und sonstigen Inventarstücke, sowie des gesammten sonstigen unbeweglichen und beweglichen Vermögens der Gesellschaft, ferner mit Einschluss der bisher erzielten und noch nicht verwendeten Betriebsüberschüsse, des von der Gesellschaft der betriebführenden General-Direction der österreichischen Staatsbahnen übergebenen Betriebsfondes per 90.000 fl., der gesellschaftlichen Reservefonde und überhaupt sämmtlicher Activen der Gesellschaft ins Eigenthum erwerben, andererseits aber auch sämmtliche Passiven der Gesellschaft — die Befriedigung der Besitzer von Prioritätsobligationen und sogenannten Restcoupons jedoch nur nach Massgabe der im Folgenden darzulegenden Bestimmungen des Uebereinkommens — zur Selbstzahlung übernehmen, so dass sich

*) In dieser Ziffer ist die 2 Kilometer lange, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn gehörige und von der Mährischen Grenzbahn mitbenützte Strecke Grulich—Lichtenau nicht inbegriffen.

das Verhältniss als eine Universal-Succession darstellt. (§§ 1 und 2 des Uebereinkommens.)

Nach § 4 des Uebereinkommens soll die Gesellschaft ein ob den Eisenbahnen bücherlich sicherzustellendes, vollkommen abzugsfreies, vom 1. September 1894 angefangen mit vier Percent verzinsliches und innerhalb 69 Jahren rückzahlbares Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 12,000.000 fl. österr. Währ. oder 24,000.000 Kronen ausgeben, dessen Verzinsung und Tilgung vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmen ist.

Von den dem Staate zu übergebenden Obligationen dieses Prioritätsanlehens verbleibt ein Theilbetrag von 2,971.400 fl. oder 5,942.800 Kronen dem Staatsschatze als Investitionsfonds zur vollständig freien Verfügung, und wird derselbe nach Massgabe des thatsächlichen Erfordernisses für Investitionszwecke zur Ausgabe gelangen und in Verzinsung treten.

Der Restbetrag von 9,028.600 fl. oder 18,057.200 Kronen, beziehungsweise die Uebernahme der diesem Schuldcapitale entsprechenden Jahreslast von Seiten des Staates stellt das für die Abtretung des Eigenthums an den im § 1 bezeichneten Vermögensobjecten zu leistende Entgelt dar, welches an die Besitzer der im Umlaufe befindlichen fünfpercentigen Prioritätsobligationen im noch ausständigen Nominalbetrage von 7,741.600 fl. Silber und an die Actionäre derart zu vertheilen ist, dass den ersteren für je 20 Stück fünfpercentiger Obligationen im Nominalbetrage von 4000 fl. je 21 Stück neuer vierpercentiger Obligationen im Nominalbetrage von 4200 fl. österr. Währ. und den letzteren für je 10 Stück Actien im Nominalbetrage von 2000 fl. je 200 fl. in neuen vierpercentigen Obligationen, in beiden Fällen mit Verzinsung vom 1. September 1894 angefangen, auszufolgen sind, wobei durch effective Stücke nicht ausgleichbare Beträge in Baarem unter Anrechnung eines Begebungscourses von 93 Percent zu bezahlen sind, und rückständige, noch nicht verjährte Coupons der fünfpercentigen Obligationen mit je 4 fl. eingelöst werden.

Ausserdem soll der Staat aus den vorhandenen und von ihm zu übernehmenden Baarbeständen die von der Gesellschaft ausgegebenen sogenannten „Restcoupons“ (vom Prioritäten-Curator ausgegebene kündbare Anweisungen auf die Zahlung des bei der Einlösung der Prioritätencoupons mit 4 statt mit den bedungenen 5 Percent nicht bezahlten fünften Percentes) innerhalb eines Jahres nach Perfection des Uebereinkommens, und zwar die im Jahre 1880 ausgegebenen, vom Prioritäten-Curator bereits gekündigten 4368 Stück mit je einem Gulden, die später ausgegebenen 863.936 Stück mit je 15 Kreuzern ohne jeden Abzug baar einlösen und mit Rücksicht darauf, dass seit 1. März 1892 keine derartigen Restcoupons mehr ausgegeben worden sind, für jede Obligation noch eine Vergütung von 40 kr. in Baarem leisten.

Diese letztere Vergütung, sowie die nach § 7, Absatz 2, zugesicherte Aufzahlung von 40 kr. in Baarem für jede Actie wurde bei Abschluss des gegenwärtigen Uebereinkommens vornehmlich im Hinblicke darauf vereinbart, dass nach dem früheren Uebereinkommen vom 4. Juli 1893, welches bekanntlich wegen Ablauf des damals zur Perfection bestimmt gewesenen Termines erloschen ist, die den Obligationären und Actionären als Entgelt auszufolgenden neuen Obligationen bereits mit Zinsencoupons ab 1. März 1894 versehen gewesen wären und der Bilanzstand des Unternehmens sich inzwischen günstiger gestaltet hat. Zu diesen gesammten, aus den zu übernehmenden Baarbeständen zu bestreitenden Baarzahlungen wäre ein Effectivbetrag von rund 167.440 fl. erforderlich, der aber mit Rücksicht auf verjährte und innerhalb der oben angesetzten Fallfrist nicht zur Einlösung gelangende Restcoupons kaum zur Gänze zur Auszahlung gelangen dürfte.

Ueberdies sind nach den §§ 2, 10 und 15 des Uebereinkommens vom Staate, beziehungsweise aus den von demselben zu übernehmenden Vermögensobjecten die Kosten der Curatel und der Liquidation der Gesellschaft, wie alle sonstigen in Ausführung des Uebereinkommens erwachsenden Kosten gleich den übrigen laufenden Verwaltungskosten zu bestreiten, welche Vereinbarung sich als die nothwendige Consequenz des Verhältnisses der Universal-Succession und der hiemit verbundenen Uebernahme sämmtlicher Activen und Passiven der Gesellschaft durch den Staat darstellt.

Aus dem letztangeführten Grunde muss, wie dies im § 11 des Uebereinkommens vorgesehen ist, auch die Abschreibung der sämmtlichen der Gesellschaft auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 11. September 1871, R.-G.-Bl. Nr. 115, bis zum 1. September 1894 und eventuell bis 1. März 1895 gewährten Staatsgarantie-Vorschüsse, dann der auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1877, R.-G.-Bl. Nr. 112, ertheilten Vorschüsse zur Bedeckung der Betriebskostenabgänge und des auf Grund des Gesetzes vom 21. April 1879, R.-G.-Bl. Nr. 69, zur Ergänzung des Zinsenerfordernisses pro 1879 ausgefolgten besonderen Vorschusses von 74.050 fl. sammt den von diesen Vorschüssen aufgelaufenen vier-, respective fünfpercentigen Zinsen erfolgen.

Der Gesammtbetrag dieser Vorschussschulden beläuft sich mit 1. October 1894 auf 6,419.833 fl. 79 kr.

Behufs Beurtheilung des finanziellen Effectes der in Erörterung stehenden finanziellen Transaction für den Staatsschatz ist vor Allem hervorzuheben, dass von dem gesammten nach § 4, letzter Absatz des Uebereinkommens, vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmenden neuen vierpercentigen Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 12,000.000 fl. nur der Theilbetrag von 9,028.600 fl. sich als das Entgelt darstellt, welches der Staat für die Erwerbung der Bahn sammt Zugehör und jener nicht unbeträchtlichen Vermögensbestände zu leisten hat, welche nach Bestreitung der im Vertrage (§ 6, vorletzter Absatz, § 7, Absatz 2, §§ 10 und 15) bedungenen, in den vorhandenen Activen bedeckten Zahlungen erübrigen werden.

Das Jahreserforderniss für die vierpercentige Verzinsung des obigen Anlehensbetrages von 9,028.600 fl. und für die Tilgung desselben innerhalb 69 Jahren beträgt rund 386.990 fl., wovon 336.000 fl. dem dermalen bezüglich der Linie Sternberg-Grulich vom Staate garantirten jährlichen Reinerträgnisse entsprechen.

Das restliche Erforderniss von 50.990 fl. erscheint, abgesehen von den beim Betriebe der garantirten Linie Sternberg-Grulich in Folge der Vereinfachung und Verwohlfeilung der Administration zu erzielenden Ersparnissen, durch die Zinsen der dem Staate nach Obigem zukommenden Bestände und durch die zu gewärtigenden Erträgnisse der vom Staate ins Eigenthum zu übernehmenden nicht garantirten Eisenbahn Hohenstadt-Zöptau gedeckt.

In letzterer Beziehung ist zu bemerken, dass die bisher ausgewiesenen Reinerträgnisse der genannten Eisenbahn, welche sich als eine Localbahn mit verhältnissmässig hohen kilometrischen Bruttoeinnahmen darstellt, allerdings hinter dem obigen Jahresbetrage zurückbleiben. Die finanziellen Betriebsergebnisse der Eisenbahn Hohen-

stadt-Zöptau während der Jahre 1889 bis einschliesslich 1893 stellen sich nämlich folgendermassen dar:

im Jahre	Einnahmen	Ausgaben	Reinertrag
	in Gulden österr. Währ.		
1889	115.015	92.955	22.060
1890	117.660	95.261	22.399
1891	126.358	95.229	31.129
1892	117.261	110.867	6.394
1893	120.094	102.500	17.594

Der durchschnittliche Reinertrag der Bahn in den letzten fünf Jahren beziffert sich demnach mit rund 19.915 fl.

Das so ausgewiesene Reinerträgniss ist aber keineswegs als der wirkliche Ertragswerth der Bahn anzusehen, indem die vermehrten Betriebsauslagen theils durch die schlüsselmässige Berechnung von mit dem Betriebe der Bahn in keinem unmittelbaren Zusammenhange stehenden Kosten für allgemeine Verwaltung, welche quotenweise aus dem Gesammtaufwande dieses Titels bei der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen ermittelt wurden (circa 4000 fl.), theils durch die nur vorübergehend für die mit Ende des Jahres 1893 zum Abschlusse gelangte Auswechslung und Erneuerung des Oberbaues erwachsenen Auslagen, deren Höhe jährlich mit 12.000 bis 13.000 fl. beziffert wird, weit höhere Beträge erreichten, als solche in Zukunft nach Verstaatlichung der Bahn wirklich auflaufen werden, zumal auch bereits die Einleitungen getroffen sind, um eine weitere Reduction der Betriebskosten durch Einführung des Secundärbetriebes herbeizuführen.

In Würdigung der obwaltenden Verhältnisse hat auch die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen schon vor mehreren Jahren auf Grund einer eingehenden Berechnung ihre Bereitwilligkeit erklärt, über den Betrieb der mehrgenannten Bahn in Abänderung der in Kraft stehenden Verrechnungsnormen einen Betriebsvertrag unter analogen Modalitäten abzuschliessen, wie sie bezüglich vieler anderer Localbahnen mit ähnlichen Verhältnissen in Geltung stehen. Demgemäss würden bei Pauschalirung der eigentlichen Betriebsauslagen mit 50 Percent der Bruttoeinnahmen und besonderer Vergütung der sonstigen Auslagen (in den Jahren 1889 bis inclusive 1893 rund 15.600 fl., 14.100 fl., 14.100 fl., 16.400 fl., 15.343 fl., demnach durchschnittlich circa 15.000 fl.) schon in den Vorjahren Erträgnisse sich ergeben haben, die den oben angenommenen Ertragswerth der ungarantirten Linie nicht unerheblich überschritten hätten. Das Zugeständniss einer derartig geänderten Verrechnung der Betriebskosten hätte bei selbstständigem Fortbestande der Gesellschaft aus Billigkeitsrücksichten kaum dauernd verweigert werden können. Es entspricht einer strengen Wahrnehmung der fiscalischen Rücksichten, dass die Aenderung der bisherigen Verrechnungsweise dem Zeitpunkte vorbehalten blieb, mit welchem die vollständige Ordnung der Verhältnisse der Mährischen Grenzbahn im Wege der Einlösung des Gesammtunternehmens durch den Staat eintritt.

Nach den vorstehenden Darlegungen dürfte es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass die vereinbarten Bedingungen und Modalitäten für die Erwerbung der Mährischen Grenzbahn durch den Staat, insbesondere die Festsetzung des Einlösungspreises den finanziellen Interessen des Staates in jeder Beziehung Rechnung tragen. Es dürfte sohin die Genehmigung des vorliegenden Uebereinkommens umsomehr gerechtfertigt erscheinen, als die beabsichtigte Transaction der im früher bezogenen Berichte des Eisenbahnausschusses des hohen Abgeordnetenhauses gegebenen Anregung entspricht und augenscheinlich auch eisenbahnpolitische und betriebsökonomische Erwägungen dafür geltend zu machen sind, der Staatsverwaltung die vollständige Verfügung über die fraglichen, derzeit bereits im Staatsbetriebe befindlichen Bahnlinien durch Erwerbung des Eigenthumes an den letzteren zu sichern.

III.

Die Mährisch-schlesische Centralbahn begreift in sich die auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 21. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 77, hergestellten, zusammen 142 Kilometer langen*) Bahnlinien von Olmütz über Freudenthal nach Jägerndorf an die österreichisch-preussische Reichsgrenze mit den Flügelbahnen einerseits nach Troppau und andererseits bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Ziegenhals.

Wiewohl das Unternehmen seit der am 1. December 1875 erfolgten Betriebseröffnung der letzten Theilstrecke mit geringen Schwankungen stetig wachsende Betriebsüberschüsse aufzuweisen hat, reichten diese letzteren doch zur vollen Bedeckung des Erfordernisses für die zugesicherte fünfpercentige Verzinsung und für die Tilgung der ausgegebenen Prioritätsobligationen im ursprünglichen Nominalbetrage von 13,500.000 fl. bei Weitem nicht aus, und blieb daher nicht nur das ausgegebene Actiencapital im Nominalbetrage von derzeit 12,324.200 fl. vollkommen ertragslos, sondern es musste auch die Verzinsung und Tilgung der vorgedachten Prioritätsobligationen eine namhafte Kürzung erfahren.

Nachdem bis zum Jahre 1881 überhaupt keine Zinsenzahlung für die Prioritätsobligationen geleistet und seit dem Jahre 1880 auch die planmässige Tilgung der letzteren eingestellt worden war, wurden seither successive die 14 vom 1. Juli 1874 bis einschliesslich 1. Jänner 1881 fällig gewesenen Halbjahrscoupons nachträglich zur Einlösung gebracht, so dass dermal noch die Verzinsung der Obligationen ab 1. Jänner 1881 und die Tilgungsquoten vom Jahre 1880 angefangen rückständig sind.

Diese ungünstige finanzielle Situation der Bahngesellschaft, welche zum Theil noch dadurch verschärft wurde, dass aus den erzielten Betriebsüberschüssen die nicht unbedeutenden Auslagen für die im Laufe der Zeit nothwendig gewordenen Investitionen, sowie die Kosten der für die Prioritätenbesitzer gerichtlich bestellten Curatel bestritten werden mussten, hat seit geraumer Zeit zu mannigfachen Sanirungsprojecten Anlass gegeben, von denen aber keines zur praktischen Durchführung gelangt ist.

Andererseits erscheint die Erwerbung dieser nothleidenden Bahn für die Staatseisenbahnverwaltung nicht nur vom verkehrspolitischen Standpunkte wegen der Anschlüsse dieser Bahn an das preussische Eisenbahnnetz,

---

*) Die Länge der eigenen Bahn beträgt 142 Kilometer, dazu kommen einerseits die mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gemeinsamen 2 Kilometer langen Strecken bei Olmütz und Troppau und die von der Mährisch-schlesischen Centralbahn betriebene, 10 Kilometer lange preussische Anschlussstrecke nach Ziegenhals, während andererseits die 3 Kilometer lange, von der königlich preussischen Staatseisenbahnverwaltung betriebene Strecke Grenze—Jägerndorf in Abfall kommt, so dass die Betriebslänge im Ganzen 151 Kilometer ausmacht.

sondern insbesondere auch aus dem Grunde wünschenswerth, weil hiedurch die Verbindung der dermal räumlich getrennten, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnlinien in Mähren und Schlesien (Mährische Grenzbahn, Mährische Westbahn, Olmütz—Čellechowitz, Kriegsdorf—Römerstadt, Erbersdorf—Würbenthal und Hannsdorf—Ziegenhals) zu einem zusammenhängende Netze ermöglicht würde.

Diese Erwerbung ist aber auch aus dem Grunde geboten, um den noch immer ausständigen Ausbau der auf diesseitigem Staatsgebiete gelegenen, circa 1·5 Kilometer langen Strecke der zufolge Staatsvertrages mit dem deutschen Reiche vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, vereinbarten, preussischerseits bereits im Bau befindlichen Eisenbahnverbindung von Troppau nach Ratibor innerhalb des vertragsmässigen Termines sicherzustellen,

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, hat die Regierung Verhandlungen mit dem Verwaltungsrathe der Bahngesellschaft und mit dem zur Vertretung der Besitzer von Prioritätsobligationen derselben bestellten Curator eingeleitet, welche schliesslich zu dem dem vorliegenden Gesetzentwurfe als Beilage c) beigedruckten, unter dem Vorbehalte der legislativen Genehmigung abgeschlossenen Uebereinkommen vom 7. Juni 1894, betreffend den Ankauf der Mährisch-schlesischen Centralbahn durch den Staat, geführt haben.

Die wesentlichsten Bestimmungen dieses Uebereinkommens, welches in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. Juli 1894 die Zustimmung der Actionäre der Gesellschaft und mit dem Bescheide des k. k. Handelsgerichtes Wien vom 10. August 1894, Z. 143.211, die curatelsbehördliche Genehmigung erhalten hat, lassen sich dahin zusammenfassen, dass das gesammte Unternehmen der Mährisch-schlesischen Centralbahn ab 1. Jänner 1895 in den Besitz des Staates übergehen soll, wogegen der letztere ein von der Gesellschaft aufzunehmendes, mit vier Percent verzinsliches Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 16,500.000 fl. zur Selbstzahlung zu übernehmen hat, von welchem ein Theilbetrag von 14,228.400 fl. der Gesellschaft als Entgelt für die Abtretung ihres Unternehmens überlassen wird, der Restbetrag von 2,271.600 fl. dagegen dem Staate für Investitionszwecke zur Verfügung zu stellen ist.

Von den das Entgelt für die Abtretung des Bahnunternehmens darstellenden vierpercentigen Prioritätsobligationen sollen 13,467.000 fl. an die Besitzer der im Umlaufe befindlichen fünfpercentigen Prioritätsobligationen im gleichen Nominalbetrage gegen Einlieferung dieser letzteren und Verzicht auf die rückständig gebliebenen Zinsen ausgefolgt werden, während der Rest von 761.400 fl. (wovon 145.200 fl. die Vergütung für den Mehrwerth des Materialvorrathes und für Reserve-Inventargegenstände repräsentiren) zur Abwicklung der schwebenden Verbindlichkeiten der Gesellschaft und sohin zur Vertheilung an die Actionäre bestimmt ist.

Bezüglich der diesseitigen Theilstrecke der Linie Troppau—Ratibor hat die Mährisch-schlesische Centralbahn, um die Fertigstellung derselben bis zu dem für die preussische Theilstrecke in Aussicht genommenen Vollendungstermine (1. October 1895) zu ermöglichen, die Verpflichtung übernommen, die Bauarbeiten unaufgehalten in Angriff zu nehmen und nach Möglichkeit zu fördern, wogegen ihr die hiefür auflaufenden Kosten sammt den thatsächlich aufgelaufenen Zinsen vom Staate aus der obengedachten Investitionsreserve zurückzuvergüten sein werden.

Die im Vorstehenden kurz dargelegten Bestimmungen des Uebereinkommens vom 7. Juni 1894 erscheinen für den Staat nach jeder Rishtung annehmbar.

Was zunächst die Bedingungen für den Ankauf der bestehenden Linien der Mährisch-schlesischen Centralbahn anlangt, so zeigen die angestellten Berechnungen, dass das Erforderniss für die Verzinsung und seinerzeitige Tilgung der als Entgelt hiefür bestimmten vierpercentigen Prioritätsobligationen im Nominalbetrage von 14,228.400 fl. in den zu gewärtigenden Betriebsüberschüssen dieser Bahnlinien die volle Bedeckung finden wird.

Die Bahngesellschaft hat nämlich in den letzten fünf Jahren nachstehende Betriebsergebnisse erzielt:

1889	504.886 fl.
1890	524.628 „
1891	476.104 „
1892	473.500 „
1893	483.176 „
sohin im Durchschnitte	492.400 fl.

Diese Ziffer dürfte im Falle der Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens in Folge der Einbeziehung der Bahn in die starke Hand des Staatsbetriebes einerseits durch das Hinzutreten neuer Verkehre und Einnahmen, andererseits durch den Wegfall bisher bestandener Lasten und Auslagen voraussichtlich noch eine namhafte Verbesserung erfahren.

Unter den zu gewärtigenden Mehreinnahmen ist vor Allem die wesentliche Verkehrssteigerung hervorzuheben, welche sich in Folge der Eröffnung des neuen Anschlusses Troppau-Ratibor vermöge des Importes preussischer Kohle nach der schlesischen Landeshauptstadt und dem ganzen Hinterlande ergeben wird. Auch ist auf den Fortgang der steigenden Entwicklung des Localverkehres und die Erlangung grösserer Quoten vom Uebergangsverkehre der Nachbarbahnen sicher zu rechnen.

Andererseits kommt von den bisherigen Betriebsauslagen beispielsweise die Vergütung für die Mitbenützung der Anschlussstation Olmütz mit rund 9000 fl pro Jahr gänzlich in Wegfall, indem die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zufolge der Bestimmungen im § 13 des mit dem Gesetze vom 6. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 122, genehmigten Uebereinkommens, beziehungsweise im § 31 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7, verpflichtet sein wird, diese Mitbenützung in Hinkunft unentgeltlich zu gewähren.

Ebenso wird in Gemässheit der mit der königlich preussischen Regierung getroffenen Vereinbarungen für die Mitbenützung der Anschlussstation Ziegenhals, mit Rücksicht auf die sodann eintretende Vereinigung des Betriebes der Mährisch-schlesischen Centralbahn und der Staatsbahnlinie Hannsdorf-Ziegenhals, eine um rund 5400 fl. pro Jahr geringere Vergütung zu entrichten sein.

Die bisher zu Lasten der Betriebsrechnung bestrittenen societären Auslagen im Betrage von beiläufig 8400 fl. pro Jahr werden nach den Bestimmungen des Uebereinkommens vom 7. Juni 1894 gänzlich entfallen, indem die Liquidation der Gesellschaft auf Kosten der letzteren durchzuführen ist.

Schliesslich wird durch den Wegfall der eigenen Centralverwaltung der Mährisch-schlesischen Centralbahn eine Ersparung zu erzielen sein, welche auf ungefähr 48.000 fl. jährlich veranschlagt werden kann.

Mit Rücksicht auf die vorstehend angeführten Mehreinnahmen und Minderausgaben kann der voraussichtliche Betriebsüberschuss der Mährisch-schlesischen Centralbahn

im Falle der Verstaatlichung mit mindestens 575.000 fl. pro Jahr beziffert werden.

Dem gegenüber würde der Staat in den ersten Jahren nur die Verzinsung der als Kaufpreis bestimmten Prioritätsobligationen-Summe von 14,228.400 fl. mit dem Jahresbetrage von 569.136 fl. zu bestreiten haben, welche in dem oben bezifferten Betriebsüberschusse von rund 575.000 fl. vollständig bedeckt erscheint.

Das vom Jahre 1901 an mit Rücksicht auf die sodann beginnende Tilgung der vorerwähnten Prioritätsobligationen zuwachsende Mehrerforderniss von rund 48.237 fl. pro Jahr wird durch die bis dahin zu gewärtigende naturgemässe Verkehrsentwicklung aller Voraussicht nach gleichfalls seine Bedeckung finden.

Angesichts der steigenden Tendenz der Betriebsüberschüsse der Mährisch-schlesischen Centralbahn und mit Rücksicht auf die mannigfachen nach dem Vorausgeschickten dem Staate aus der Erwerbung dieser Bahn erwachsenden Vortheile kann wohl mit Grund angenommen werden, dass die sofortige Erwerbung der genannten Bahn unter den hier angeführten Bedingungen sich weit günstiger darstellt, als das Abwarten des mit 21. April 1900 eintretenden Termines für die Ausübung des concessionsmässigen Einlösungsrechtes.

Dazu kommt schliesslich noch der Umstand, dass mit der Verstaatlichung der Centralbahn ein nothleidendes Unternehmen verschwindet, welches sich vermöge seiner schwankenden Verhältnisse ganz besonders zum Objecte für Speculationen und finanzielle Experimente eignet und — in die unrichtigen Hände gelangt — auch in verkehrspolitischer Hinsicht von Uebel sein könnte.

Im Hinblicke auf die vorausgeschickte Darlegung dürften die mit den drei Bahngesellschaften getroffenen Vereinbarungen in jeder Richtung als annehmbar und für den Staat vortheilhaft erscheinen, so dass die Ertheilung der zur Perfection der Uebereinkommen erforderlichen verfassungsmässigen Genehmigung unbedenklich befürwortet werden kann.

Diese Genehmigung bildet den Hauptgegenstand des gegenwärtigen Gesetzentwurfes, und soll im Artikel I desselben ausgesprochen, wie auch nach Artikel II die Regierung ermächtigt werden, die Verzinsung und Tilgung der daselbst näher bezeichneten vierpercentigen Anlehen unter den in den Uebereinkommen vereinbarten Modalitäten zur Selbstzahlung zu übernehmen.

Artikel III behandelt die Verwendung der dem Staate nach den getroffenen Vereinbarungen zukommenden Prioritätsobligationen und Bestände zur Bildung besonderer Investitionsfonde in Gemässheit des bei den übrigen in neuerer Zeit verstaatlichten Bahnen eingehaltenen Vorganges. Hienach sollen dem Staate die Mittel geboten werden, ohne Belastung des Staatsbudgets mit den Capitalsbeträgen in ökonomischer Weise nicht nur die Bedeckung künftiger Investitionsauslagen, mithin auch die Befriedigung mancher bisher aus finanziellen Rücksichten zurückgestellter Anforderungen der Interessenten in Bezug auf Stationserweiterungen u. dgl., sondern auch das Zustandekommen von an die erworbenen Bahnlinien anstossenden Zweig- und Industriebahnen zu ermöglichen, wodurch lange gehegten Wünschen der Betheiligten Rechnung getragen werden kann.

Zu Lasten dieser Investitionsfonde, deren Verwendung jeweilig auf verfassungsmässigem Wege anzusprechen sein wird, sollen für das Jahr 1895 Specialcredite, und zwar für die Böhmische Westbahn in der Höhe von 600.000 fl., für die Mährische Grenzbahn in der Höhe von 150.000 fl., und für die Mährisch-schlesische Centralbahn in der Höhe von 100.000 fl. bewilligt werden.

Durch Artikel IV soll die Regierung die Ermächtigung zur Herstellung der, wie bereits erwähnt, den Gegenstand einer internationalen Vereinbarung bildenden Bahnstrecke von Troppau bis zur Reichsgrenze gegen Ratibor nebst der aus diesem Anlasse erforderlichen Erweiterung des Troppauer Bahnhofes erhalten, zu welchem Zwecke aus dem nach Artikel III für die Mährisch-schlesische Centralbahn zu bildenden Investitionsfonde ein Baucredit in der Höhe von 400.000 fl. zu bewilligen wäre.

Die Bestimmungen im Artikel V verfolgen den Zweck, der Stadtgemeinde Smichow, in welcher die Böhmische Westbahn ihre Betriebsleitung hat, eine in der Billigkeit begründete theilweise Entschädigung für den ihr in Folge der Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn erwachsenden Entgang an Seitens dieser Gesellschaft bisher entrichteten Gemeindezuschlägen zukommen zu lassen.

Die der Böhmischen Westbahn-Gesellschaft in der Gemeinde Smichow vorgeschriebene Erwerb- und Einkommensteuer hat nämlich im Durchschnitte der letztabgelaufenen drei Jahre 1891 bis 1893 194.705 fl. 57 kr. erreicht, von welchem Betrage eine 26percentige Umlage zu Gunsten der Gemeinde Smichow entrichtet worden ist.

In Folge der Verstaatlichung der Bahn würde nun bei dem Bestande des Gesetzes vom 19. März 1887, R.-G.-Bl. Nr. 33, eine besondere Steuervorschreibung für diese Bahnunternehmung entfallen und nur eine entsprechende Erhöhung des nach den Bestimmungen des bezogenen und des Gesetzes vom 8. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 61, in Wien und in den betheiligten Landeshauptstädten zur Versteuerung gelangenden Reineinkommens der k. k. Staatsbahnen eintreten; es würde sohin der Stadtgemeinde Smichow, falls nicht eine geeignete Vorsorge getroffen wird, die Grundlage für die Einhebung von Zuschlägen zu der Erwerb- und Einkommensteuer der genannten Bahnunternehmung vollständig entzogen, wodurch für diese Gemeinde eine sehr empfindliche materielle Einbusse erwachsen würde.

Erscheint hienach eine gewisse Berücksichtigung der Interessen der Gemeinde Smichow begründet, so erscheint es anderseits doch nicht thunlich, aus dem vorliegenden speciellen Anlasse die Grundsätze über die Besteuerung der Staatseisenbahnen und den Ort der Vorschreibung der von denselben zu entrichtenden Steuern principiell und dauernd zu ändern.

Es erschien somit der Regierung angezeigt, eine Abhilfe in der Art in Aussicht zu nehmen, dass für eine beschränkte Reihe von Jahren zu Gunsten der Stadt Smichow eine specielle Uebergangsbestimmung getroffen werde, wie eine solche in dem vorliegenden Artikel V beantragt wird.

Diese Bestimmung nimmt ihren Ausgangspunkt vom Jahre 1895, weil im Jahre 1894 die Erwerb- und Einkommensteuer noch der Böhmischen Westbahn-Gesellschaft vorgeschrieben wurde und daher die bisherige Steuervorschreibung in Smichow erfolgt.

Artikel VI bestimmt in der üblichen Weise, dass die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Linien vom Staate in eigener Regie zu betreiben sind; eine Ausnahme musste nur hinsichtlich der beiden Anschlussstrecken der Mährisch-schlesischen Centralbahn von Jägerndorf und Troppau bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Leobschütz und Ratibor gemacht werden, deren Betriebs-

führung zufolge der Bestimmungen der Staatsverträge vom 21. Mai 1872, R.-G.-Bl. Nr. 118, und vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, der königlich preussischen Staatseisenbahnverwaltung vorbehalten ist.

Im Artikel VII werden die in Ausführung der drei Uebereinkommen und insbesondere auch die zum Zwecke des Ausbaues der Bahnstrecke von Troppau bis zur Reichsgrenze gegen Ratibor zu gewährenden Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiungen festgesetzt.

Artikel VIII endlich enthält die Anordnung über den Beginn der Wirksamkeit und über den Vollzug des Gesetzes.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Linie Dzieditz—Saybusch-Zablocie: Errichtung einer Personen-Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Personen-Haltestelle in Czechowitz bei km 330·439 der Strecke Dzieditz—Bielitz für den 28. November anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 20.893.]

— (Linie Wien—Krakau: Anbau in der Station Schönbrunn.) Behufs Schaffung eines Oelmagazins und einer Holzkammer wurde an das Lampisteriegebäude in der Station Schönbrunn ein Anbau hergestellt. [9. November, Z. 60.937.]

— Linie Lundenburg—Brünn: Aenderung der Wächterstrecken-Eintheilung.) In der Haltestelle Rakwitz wird in km 98·192 ein neues Wächterhaus Nr. 61 c (neu 11) sammt Nebengebäude an Stelle des in km 101·0/1 bestehenden und nunmehr zu cassirenden Wächterhauses Nr. 63 c, ferner in km 123·940 ein Wächterhaus Nr. 78½ c (neu 39) sammt Nebengebäude hergestellt. [6. November, Z. 60.347.]

— (Linie Prerau—Olmütz: Umwandlung von Hand- in Zugschranken und Auflassung von Wächterposten.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20. October durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Umwandlung der Handschranken in km 185·047, 202·862, 202·876 und 203·671 in Zugschranken, sowie für die Umstellung des bestehenden Zugschrankens in km 203·224 unter Auflassung der Wächterposten Nr. 125 d und 139½ d genehmigt. [10. November, Z. 61.130.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Vergrösserung der Station Rattimau.) In der Station Rattimau wird die Verlängerung des bestehenden und die Herstellung eines neuen Nebengeleises vorgenommen. [3. November, Z. 53.847.]

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Bauliche Herstellungen nächst der Station Dombrau.) Die Herstellung einer Waschküche für Zwecke der Coloniehäuser nächst der Station Dombrau, sowie die Anlage eines Entwässerungscanales wurden genehmigt. [7. November, Z. 55.772.]

Localbahn (Dampftramway) Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz. (Stationserweiterung.) Das von der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für Erweiterung der Station Mähr.-Ostrau der Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Amtshandlung übersendet. [12. November, H.-M.-Z. 61.040]

Projectirte Localbahn Mähr.-Neustadt—Ober-Langendorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des vom k. k. Commercialrathe Dr. Carl Freiherrn von Offermann in Brünn vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Mähr.-Neustadt der Mährischen Grenzbahn über Aichen und Unter-Langendorf nach Ober-Langendorf und eine Schleppbahnanlage zu dem nördlich des letztgenannten Ortes gelegenen Steinbruche die Trassenrevision auf den 29. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jelinek betraut. [21. November, H.-M.-Z. 63.123.]

Projectirte Localbahn Schweissing-Tschernoschin—Haid. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 11. September durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Schweissing-Tschernoschin der Linie Wien—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Haid hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [16. November, H.-M.-Z. 59.540.]

Valsuganabahn. (Stationserweiterung.) Das von der Bauunternehmung der Valsuganabahn vorgelegte Project für die Erweiterung der Anschlussstation Trient, sowie für die Anschlussstrecke km 0·0 bis 1·9 wurde principiell genehmigt. [13. November, H.-M.-Z. 51,691.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Schleppgeleise.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für ein Schleppgeleise in der Station Wiesenthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn für die Firma A. Grötschl wurde zur Ausführung genehmigt. [8. November, H.-M.-Z. 59.919.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Stationsnamens-Aenderung.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass der Name der Station Floridsdorf-Donaufeld in Floridsdorf umgeändert werde, und dass diese Aenderung mit 1. Mai 1895 in Kraft trete. Die Station Floridsdorf erhielt im Jahre 1886 die Doppelbezeichnung Floridsdorf-Donaufeld, da die gesammte Stationsanlage im Gebiete der letzteren Gemeinde lag und diese Gemeinde an Ausdehnung und Bedeutung Floridsdorf nicht nachstand. Nachdem nun auf Grund des Gesetzes vom 8. Mai 1894, L.-G.- u. V.-Bl. Nr. 28, diese beiden Gemeinden nebst anderen zu einer Gemeinde, die den Namen Floridsdorf führt, vereinigt worden sind, so entfällt die Nothwendigkeit der Doppelbenennung von selbst. (Vergl. Centr.-Blatt Nr. 117 vom Jahre 1886.) [Z. 61.128.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Bewilligung zum Verschieben „auf Stoss" und zur Anwendung des Bremsknüttels zur Nachtzeit in der Station Laube.) Die k. k. General-Inspection hat der Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn über deren Ansuchen die Bewilligung, in der Station Laube auch zur Nachtzeit „auf Stoss" verschieben zu dürfen, unter der Voraussetzung ertheilt, dass die in Antrag gebrachte Beleuchtung des Verschubraumes für das gedachte Rangirverfahren vollkommen ausreichend ist. Es wird nämlich beabsichtigt, in der Station Laube fünfzig freistehende Wölmsdorfer-Lampen aufzustellen, wodurch im Vereine mit den bereits bestehenden Laternen die Stationsanlage entsprechend beleuchtet und die Fernsicht über die zu benützenden Geleise, bezw. Wechselgruppen eine unbeschränkte werden soll. Weiters hat die k. k. General-Inspection unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufes gestattet, in der genannten Station beim Verschieben der Wagen „auf Stoss" auch zur Nachtzeit den Bremsknüttel anzuwenden, wenn hiebei die bezüglich dieser Verschubmanipulation seinerzeit für die Station Tetschen festgesetzten Bedingungen (siehe Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1889) genau eingehalten werden. [10. November, G.-I.-Z. 20.503.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von zehn Intercommunicationswagen III. Classe.) Die vom Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft beabsichtigte Anschaffung von zehn Stück vierrädrigen Intercommunications-Personenwagen III. Classe, welche, abgesehen von kleineren Verbesserungen, nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 23. November 1893, Z. 58.345, genehmigten Typenplänen ausgeführt und zur einen Hälfte, behufs Erleichterung des Uebergangsverkehres, auch mit der completen Westinghousebremse, zur anderen Hälfte mit der Rohrleitung und den Kuppelungen für die Luftdruckbremse ausgerüstet werden sollen, wurde vom k. k. Handelsministerium genehmigt. [Z. 60.777.]

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Anschaffung von zwanzig Bierwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt beabsichtigte Anschaffung von zwanzig Stück mit Heiz- und Kühlvorrichtung zu versehenden und in Gemässheit der mit den Handelsministerial-Erlässen vom 8. Mai und 1. October, ZZ. 16.687 und 47.577, genehmigten Typenplänen in der Brünn-

Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges herzustellenden Bierwagen, welche nach Bedarf im Laufe des Jahres 1895 zur Ablieferung gelangen sollen, genehmigt. [Z. 58.916.]

Kladno-Nučicer Werksbahn. (Locomotivprüfung.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung hat am 27. October in Kladno die technisch-polizeiliche Prüfung einer auf der der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft gehörigen Kladno-Nučicer Werksbahn zu verwendenden Tenderlocomotive stattgefunden, welche den Namen „Lodenitz" führt und im Jahre 1894 in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz neu erbaut und mit der Fabrikationsnummer 3014 versehen wurde. Der Kessel dieser Locomotive wurde laut Certificat der amtlichen Druckprobe mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Die Maschine selbst ist nach den mit Handelsministerial-Erlass, Z. 18.431, genehmigten Typenplänen erbaut, besitzt im Ganzen drei mit einander gekuppelte Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Dieselbe ist unter der Feuerbüchse situirt. Die Maschine, System Krauss, hat horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend und geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der ersten und zweiten Achse Längsbalanciers vorhanden. Die dritte Achse hat einen Querbalancier. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit fixem Blaserohr, Hilfsgebläse, Sieb und Funkenfänger, zwei Injectoren, gewöhnlichem Sandstreuapparat, einer Wurfbremse, wirksam auf die Triebräder, Central-Schmiervorrichtung und einem schwach conischen Rauchfang. Die Spurweite der Maschine ist normal und das Totalgewicht derselben in ausgerüstetem Zustande beträgt 40 t. Die mit derselben am 27. October unternommene Probefahrt wurde auf der Kladno-Nučicer Werksbahn mit günstigem Ergebnisse vorgenommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 35 km nach vorwärts, 29 km nach rückwärts, und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 27 km nach vorwärts und 22 km nach rückwärts per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf das sehr günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung und in Anbetracht des Umstandes, dass die Locomotive selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang bewahrte, wurde dieselbe dem Zugförderungsdienste auf der genannten Werksbahn übergeben. [Z. 62.423.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Szombathely-Rum. (Baufortschritte.) Der Bau der von der Wiener Firma Ritschl & Comp. auszuführenden Localbahn Szombathely-Rum (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 2) ist bereits soweit vorgeschritten, dass die Eröffnung bereits in nächster Zeit stattfinden wird. Auf dieser 20·9 km langen Strecke sind nebst der Ausgangsstation Szombathely der Linie Wr. Neustadt—Szombathely—Kanizsa—Barcs sechs Stationen für den Gesammtverkehr, und zwar Szent Károly, Szent Kereszt, Táplánfa, Széchény, Csempes-Kopács und Rum, ferner als Haltestelle Hajd eingerichtet. Die Interessenten der Comitate Vas und Zala haben die Fortsetzung dieser derzeit als Sackbahn endigenden Linie bis Ukk zum Anschlusse an die Linie Csáktornya—Ukk bereits beschlossen und soll dieser Bau unter den Auspicien der Münchener Localbahn-Actiengesellschaft ausgeführt und die Linie dem von dieser Gesellschaft finanzirten Betriebsnetze der Transdanubischen Localbahnen einverleibt werden. Die Linie Szombathely—Rum wird der donaurechtsuferseitigen Betriebsleitung der kgl. Ungar. Staatsbahnen einverleibt werden.

Projectirte Localbahn Gurahoncz—Nagy-Halmágy—Brád. (Ausbaubeschluss.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen hat den Beschluss gefasst, ihre derzeit als Sackbahn endigende Linie Arad—Uj-Szt. Anna—Boroszenö—Gurahoncz-Jószászhely über Nagy-Halmágy vorläufig bis Brád (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893) auszubauen. Diese Linie wird ihren weiteren Anschluss an die projectirte Localbahn Zalatna—Gyula-Fehérvár (Karlsburg) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1893, Vorconcession Post 2) finden und das mittlere Siebenbürgen am derzeit kürzesten Wege mit dem Banat verbinden.

Projectirte Fortsetzung der Boldvathalbahn (d. i. der Localbahn Kassa-Torna) bis Miskolcz. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der oberungarischen Comitate Borsod, Torna und Abauj haben im gegenseitigen Einvernehmen den Beschluss gefasst, den Ausbau der derzeit als Sackbahn endigenden Flügelbahn Kassa (Kaschau)-Torna nicht, wie ursprünglich in Aussicht genommen, bis zur Station Sajó-Szent Péter der Linie Fülek—Bánréve—Miskolcz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112 ex 1893), sondern direct bis Miskolcz durchzuführen, und derart auch directe Anschlüsse an die Linien Budapest—Hatvan—Miskolcz und Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz zu erreichen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Auf den Preussischen Staatsbahnen sind mit dem 1. November von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte „Besondere Bestimmungen zu § 13 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" in Kraft getreten, die nach der „Ztg. d. V. D. E.-V." wie folgt lauten: Einzelne Abtheilungen in Wagen des Coupésystems können nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung schon gegen Lösung von 4 Fahrkarten in I. Classe, 6 Fahrkarten in II. Classe und 8 Fahrkarten in III. Classe an Reisende überlassen werden. Die Befugniss zur Ueberlassung derartiger Wagenabtheilungen steht dem Stationsvorstande zu. Auf Zwischenstationen können Wagenabtheilungen nur dann überlassen werden, wenn solche in dem ankommenden Zuge vorhanden sind. Die betreffenden Wagenabtheilungen sind mit einem Zettel „Bestellt" zu bekleben. Ein Recht, die Freihaltung von Plätzen in diesen Abtheilungen für die Dauer der ganzen Reise zu fordern, wird hiemit nicht eingeräumt; vielmehr bleibt es der Eisenbahnverwaltung vorbehalten, im Bedarfsfalle zeitweise oder dauernd die nicht bezahlten Plätze der betreffenden Wagenabtheilung mit anderen Reisenden zu besetzen. Die Entscheidung hierüber steht dem diensthuenden Stationsbeamten, eventuell dem Zugführer zu. Ferner werden auf den Preussischen Staatsbahnen mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde die nach der Bestimmung im § 1, Absatz 2, der Bedingungen für allgemeine Zeitkarten — vergl. den für jeden Eisenbahn-Directionsbezirk besonders herausgegebenen Theil II des Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarifs „Besondere Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung" — bisher in der Zeit vom 15. Mai bis 30. September jeden Jahres verausgabten Zeitkarten für den Gebrauch von Fluss- und Seebädern vom nächsten Jahre nicht mehr ausgegeben. Nur im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg bleiben die zur Zeit bestehenden Sätze für Badezeitkarten bis auf Weiteres als Ausnahmesätze noch in Kraft.

Bayern. (Absperren der Bahnsteige.) Die Bahnsteige im Münchener Centralbahnhofe und auf den übrigen Stationen bis Tutzing werden versuchsweise abgesperrt, um auf Grund der gewonnen Erfahrungen allmälig sämmtliche bayerische Bahnhöfe abzuschliessen. Der Zweck dieser Massnahme soll vorzugsweise die Verhütung von Unfällen sein, welche den während der Fahrt controlirenden und deshalb auf den Trittbrettern der Wagen hin- und herkletternden Conducteuren insbesondere bei Dunkelheit nicht selten zustossen. Es soll aber auch eine Ersparniss an Conducteurpersonal, ferner eine genauere Controle der Fahrkarten, die Verhütung von Unterschleifen und endlich die Entlastung grösserer Bahnhöfe, insbesondere des Centralbahnhofs München, erreicht werden. Der Zutritt zum Bahnhof selbst und in die Warteräume soll, wie bisher, ohne Karte gestattet werden; lediglich die Bahnsteige, auf welchen die Züge abgehen oder einfahren, werden abgesperrt, so dass also im Münchener Bahnhof der breite Bahnsteig, welcher sich längs der Warteräume hinzieht und von diesen oder von den Corridoren aus zunächst betreten wird, dem allgemeinen Verkehr, also auch für Nichtreisende, für gewöhnlich offen bleibt. Die Längsbahnsteige dagegen, an welchen die Personenzüge ein- und ausfahren, werden gesperrt und können nur gegen Vorzeigung giltiger Fahrkarten oder Bahnsteigkarten, welche letzteren gegen Erlegung von 10 Pf. für das Stück verabfolgt werden, betreten werden.

Sachsen. (Betriebsmittel der Staatsbahnen.) Die Sächsischen Staatseisenbahnen besitzen nach dem Stande vom Anfang des laufenden Jahres folgende Betriebsmittel: 94 Locomotiven für Eilzüge, 282 dergleichen für Personenzüge, 156 Locomotiven für gemischte Züge, 257 Lastzugmaschinen, 171 Tenderlocomotiven, zusammen 960 Locomotiven für vollspurige Bahnen und 62 Locomotiven für schmalspurige Bahnen, hiezu 6 Maschinen der Zittau-Reichenberger Bahn, 10 Maschinen der Altenburg-Zeitzer Bahn, 5 Maschinen der Zittau-Oybin-Jons-

dorfer Bahn und 4 Maschinen der Oberhohndorf-Reinsdorfer Bahn, sowie 3 Dampfwagen, insgesammt 1050 Locomotiven; 729 Tender (darunter 6 für die Altenburg-Zeitzer Bahn und 5 für die Zittau-Reichenberger Bahn), 2414 Personenwagen für Vollspurbahnen mit 97.189 Plätzen und 219 für Schmalspurbahnen mit 5310 Plätzen, 18 Personenwagen der Altenburg-Zeitzer mit 703 Plätzen, 13 dergleichen der Zittau-Reichenberger mit 489 Plätzen und 17 dergleichen der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn mit 685 Plätzen; 418 Zugführer- und Gepäckwagen für Vollspurbahnen, 34 dergleichen für Schmalspurbahnen und 7 dergleichen für die Privatbahnen; 8456 bedeckte Güterwagen für Vollspurbahnen, darunter 100, welche im Bedarfsfalle in Personenwagen III. Classe umgewandelt werden können, 249 bedeckte Güterwagen für Schmalspurbahnen, 48 dergleichen der Altenburg-Zeitzer, 31 der Zittau-Reichenberger und 6 der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn; 14.685 offene Wagen, sowie 672 offene Wagen der Altenburg-Zeitzer Bahn, 80 dergleichen der Zittau-Reichenberger Bahn, 15 der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn und 859 offene Güterwagen für schmalspurige Bahnen. Im Ganzen sind hiernach — ungerechnet die 720 Güterwagen der Altenburg-Zeitzer Bahn und die 111 Güterwagen des Zittau-Reichenberger Bahn — 23.559 Zugführer- und Gepäck-, sowie Güterwagen für vollspurige Bahnen mit 233.180 t Ladegewicht in den Park der Sächsischen Staatsbahnen eingestellt. Die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung besitzt mithin Transportmittel für mindestens 46.636 einfache Ladungen zu 5 t, d. i. für jedes Kilometer der 2.419.45 km betragenden Länge Transportmittel für rund 19 einfache Ladungen. Die 1108 schmalspurigen Wagen ergeben auf die Länge der Schmalspurbahnen von 327·42 km rund 3·4 Wagen auf das Kilometer. Von Privaten sind dem Güterwagenpark der Sächsischen Staatsbahnen überwiesen: für vollspurige Bahnen 71 bedeckte und 142 offene Güterwagen und für schmalspurige 10 offene Güterwagen. Von der Reichspostverwaltung sind überwiesen 157 Wagen für vollspurige Bahnen und 20 Wagen für schmalspurige Bahnen. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Italien. (Einnahmen der Secundärbahnen.) In den ersten zwei Monaten des laufenden Betriebsjahres (1. Juli bis 31. August) betrugen die Einnahmen der Secundärbahnen im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres:

Eisenbahn	1894/95	1893/94	Differenz
Neapel-Nola-Baiano	62.189	59.943	+ 2.246
Turin-Rivoli	31.176	31.113	+ 66
Basaluzzo-Frugarolo	1.553	2.068	— 515
Sardische Eisenbahnen (Compagnia Reale)	152.151	135.859	+ 16.292
Biellesische Eisenbahnen	43.932	33.399	+ 10.533
Turin-Ciriè-Lanzo	118.651	117.701	+ 950
Sassuolo - Modena - Mirandola-Finale	53.571	52.547	+ 1.024
Verona-Caprino	81.205	79.170	+ 2.035
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	74.690	69.697	+ 4.993
Palermo-Marsala-Trapani	274.100	250.593	+ 23.507
Poggibonsi-Colle	7.268	9.531	— 2.263
Ferrovie di Reggio Emilia	35.634	37.062	— 1.428
Bergamo-Ponte della Selva	53.174	52.144	+ 1.030
Nord-Mailand	501.549	499.743	+ 1.806
Novara-Seregno	89.457	79.633	+ 9.824
Neapel-Pozzuoli-Cuma	113.955	75.484	+ 38.471
Santhià-Biella	138.004	134.660	+ 3.344
Sardische Secundärbahnen	298.102	286.269	+ 11.833
Suzzara-Ferrara	41.878	43.293	— 1.415
Schiffahrts- und Eisenbahn-Gesellschaft Lugano-See	17.781	15.491	+ 2.290
Arezzo-Stia	28.000	31.093	— 3.093
Bologna-Portomaggiore	43.500	45.813	— 2.313
Padua-Montebelluna	21.500	23.119	— 1.619
Cividale-Portogruaro	43.000	45.497	— 2.497
Parma-Suzzara	22.500	22.669	— 169
Torre-Arsiero	26.000	27.172	— 1.172
Conegliano-Vittorio	13.500	14.379	— 879
Vicenza-Treviso u. Padua-Bassano	117.000	115.790	+ 1.210
Vicenza-Schio	56.000	56.028	— 28

Frankreich. (Verkehr auf den Eisenbahnen und Canälen.) Während das französische Eisenbahnnetz sich fortwährend ausbreitet, von Jahr zu Jahr ausgedehnter wird und immer besser in einander greift, wachsen, dem „Engineer“ zufolge, die Einnahmen nicht nur nicht dementsprechend, sondern gehen thatsächlich zurück. Während nämlich im Jahre 1889 bei einer Gesammtlänge der Bahnen von 32.910 km die Einnahmen 560 Millionen Francs betrugen, fielen die Einnahmen im Jahre 1893 bei 35.543 km Bahnnetz auf 526 Millionen Francs. Vielfach und wohl mit Recht schiebt man die Schuld an diesem Rückgang der Einnahmen dem zunehmenden Lastenverkehre auf den Canälen des Landes zu. Während nämlich in der Zeit von 1872 bis 1893 das Eisenbahnnetz sich der Länge nach ungefähr verdoppelt hat, wuchs das Gewicht der beförderten Güter nur um 56 pCt. Im Jahre 1872 waren 17.438 km im Betriebe, im Jahre 1892 dagegen 34.881 km, während 1872 7725 Millionen Kilometer-Tons, 1892 dagegen 12.120 Millionen Kilometer-Tons befördert wurden. Ganz anders stellt sich die Sache beim Canalnetze Frankreichs. In der Zeit von 1872 bis 1892 vermehrte sich dasselbe nur um 15 pCt., während der Verkehr in Tonnen von 1835 Millionen auf 3610 Millionen wuchs, sich also fast verdoppelte. Die Zahlen für die Canäle stehen also, was die Vermehrung des Netzes und das Anwachsen und Zurückgehen des Verkehres anbelangt, ziemlich im umgekehrten Verhältnisse wie die für die Eisenbahnen angegebenen. [„Centralblatt der Bauverwaltung.“]

Russland. (Eisenbahnbauten.) Nach der „Ztg d. V. D. E.-V.“ sind die nachfolgenden Bahnen zum Theil als Zufuhrbahnen, zum Theil als Verbindungslinien zwischen bereits bestehenden Bahnstrecken neuerdings in Bau genommen, bezw. zum Bau genehmigt worden:

1. Von der Station Bogojawlensk der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn bis zum Städtchen Sosnowka in einer Länge von etwa 100 Werst.
2. Von der Station Ostrolenka der Narewbahn bis zur Station Tluschtsch der Petersburg-Warschauer Eisenbahn, etwa 90 Werst.
3. Von der Station Talowaja der im Bau befindlichen Balaschow Charkower Eisenbahn bis Kalatsch am Don.
4. Von der Station Kamenizy der Radziwillower Zweiglinie der Südwestbahnen zur Stadt Kremenez, etwa 30 Werst.
5. Von der Station Mytischtschi der Moskau-Jaroslawer Eisenbahn zu den bei dem Flecken Schtschelkowo belegenen Fabriken am Flusse Kljasma, etwa 16 Werst.
6. Von der Station Kupjansk der im Bau befindlichen Balaschow-Charkower Eisenbahn zur Station Lissitschansk der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn, etwa 100 Werst.
7. Von Jekaterinburg der Ural-Eisenbahn zur Station Tscheljabinsk der Ssamara-Slatouster Eisenbahn, etwa 200 Werst. Diese Linie hat den Zweck, die isolirt dastehende Ural-Eisenbahn mit der zukünftigen Sibirischen Eisenbahn, die in Tscheljabinsk ihren Ausgangspunkt haben soll, zu verbinden.
8. Von der Station Kirschatsch der Moskau-Jaroslawer Eisenbahn zur Stadt Jurjew Polski.
9. Von Bjelsk an den Südwestbahnen zum Flecken Gainowka.
10. Von der Station Orany der Petersburg-Warschauer Eisenbahn zum Städtchen Olita, etwa 40 Werst.
11. Von der Station Pensa, bezw. Ramsaj der Ssysran-Wjasmaer Eisenbahn zur Station Rusajewka der Rjäsan-Kasaner Theilstrecke der Moskau-Kasaner Eisenbahn, etwa 95 Werst.
12. Von der Station Pinerowka (in der Nähe von Balashow) der Tambow-Kamyschiner Eisenbahn zur Station Rtischtschewo der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn, etwa 70 Werst.
13. Von der Station Pensa der Ssysran-Wjasmaer Eisenbahn zur Station Serdobsk an der Rjäsan-Uralsker Bahn, etwa 90 Werst.
14. von der Station Lgow der Kiew-Woronesher Eisenbahn nach Brjansk an der Orel-Witecsker Eisenbahn, etwa 200 Werst.
15. Von der Station Woroschba der Kiew-Woronesher Eisenbahn nach Buda, etwa 120 Werst.

— (Betriebsübernahme der Losowo-Ssewastopoler Bahn.) Das Ministerium für Verkehrsanstalten hat die Uebernahme des Betriebes der verstaatlichten Losowo-Ssewastopoler Bahn durch die Krone zum 1./13. November verfügt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem“ von Kobe-Shanghai.) Dieser Dampfer von 2740 Tonnen Gehalt ist am 2. October nach 66-tägiger Fahrt mit 26 Passagieren und 2022 Gewichtstonnen Ladung von Kobe-Shanghai in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 25.500 kg Fischöl, 7800 kg Bambus, 1000 kg Wachs, 13.650 kg Curiositäten; aus Shanghai 14.112 kg vegetabilisches Fett, 5337 kg Thee, 6000 kg Seide, 22.100 kg Häute; aus Hong-

kong 68.250 kg Quassia (wovon 3500 kg für Venedig), 1200 kg Essenzen (für Venedig), 17.675 kg Thee, 3600 kg Rohr, 1523 kg Sternanis, 550 kg Matten, 140 kg Fächer; aus Singapore 80.490 kg Pfeffer (wovon 40.600 kg für Venedig), 20.300 kg Gambier, 400 kg Rohr, 105 kg Quassia, 43.543 kg Kaffee, 50.750 kg Zinn, 1268 kg Häute; aus Penang 45.150 kg Pfeffer; aus Colombo 5414 kg Zimmt (wovon 4500 kg für Venedig), 5075 kg Seifenholz, 6000 kg Cocosnuss, 175.290 kg Cocosnussöl; aus Calcutta 81.301 kg Häute (wovon 24.563 kg für Venedig), 162.096 kg Ricinussamen, 350 kg Indigo, 50 kg Seide, 145 kg Thee, 10.150 kg Turtumelien, 3855 kg Gummilack, 90.588 kg Jute, 74.603 kg Leinwand; aus Macao 3500 kg Thee; aus Canton 4140 kg Seide; aus Manilla 1055 kg Perlmutter; aus Macassar 12.000 kg Kaffee; aus Coconada 400.000 kg Sämereien; aus Bombay 10.150 kg Turtumelien, 106.005 kg Baumwolle, 387 kg Häute, 1200 kg Curiositäten, 76.125 kg Mirabellen, 1015 kg Apparate; aus Madras 122.100 kg Baumwolle, 200.000 kg Sämereien; aus Aden 964 kg Perlmutter, 1421 kg Gummi, 3553 kg Kaffee, 4263 kg Myrrhen; aus Suez 900 kg Häute, 970 kg Medicinalien, 16.506 kg Gummi; aus Port-Said 10.082 kg Pfeffer. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,043.699 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. November bis zum 2. December.)

Adriatischer Dienst.

27. November, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca, nach Venedig.

28. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän L. Stabile, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

29. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.

30. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

1. December, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca, nach Venedig.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

27. November, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea", Capitän P. Berberovich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limuiones, Màtala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliohora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

28. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Calipso", Capitän A. Persich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Varna, Burgas und Kustendjè.

30. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Vorwärts", Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

1. December, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Orion", Capitän G. Mariani, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. December, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

15. December, Dampfer „Pandora", Capitän F. Mosca, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Annoncenvermittlung durch Eisenbahn-Fahrkarten. Die k. k. Statthalterei in Wien hat mit Erlass vom 19. November 1894, Z. 89.418, dem Emil Glatter in Wien die Concession zum Betriebe der Annoncenvermittlung durch entsprechende Verwendung von Eisenbahn- und Dampfschiff-Fahrkarten verliehen und denselben angewiesen, sich von den betreffenden Verwaltungen die Erlaubniss wegen Verwendung der betreffenden Fahrkarten einzuholen. [Z. 63.462.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 16. November herausgegebene CXLVII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 741: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 10. November 1894, Z. 19.898, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Hajdu, Somogy, Zala und Zemplén in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 742: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 10. November 1894, Z. 19.897, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Comitate Trentschin in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 743: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. November 1894, Z. 157.441, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus Bayern nach Böhmen.

— (Inhalt des CXLVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 17. November herausgegebene CXLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 744: Erlass der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. November 1894, Z. 88.463, an den Wiener Magistrat, betreffend Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche bei Schweinen am Centralviehmarkte zu St. Marx.

Nr. 745: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 5. November 1894, Z. 123.688/I, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Bosnien und die Herzegowina.

— (Inhalt des CXLIX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 19. November herausgegebene CXLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 746: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. November 1894, Z. 90.741, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate und der Stadt Raab in Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CL. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 22. November herausgegebene CL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 747: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 16. November 1894, Z. 15.058, betreffend die Viehbeschau am Bahnhofe Laibach der Unterkrainer Bahnen.

Nr. 748: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 1. November 1894, Z. 38.291, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete von Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes und dann den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) in Ungarn nach Mähren.

— (Inhalt des CLI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 23. November herausgegebene CLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 749: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. November 1894, Z. 20.582, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 750: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 21. November 1894, Z. 31.473, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebie Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Steiermark.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Selb (Bahnhof)—Selb (Stadt) (4 km) und Selb (Stadt)—Ludwigsmühle (1·52 km) der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, welche am 25. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Erklärungen der Vereinsverwaltungen über die von der diesjährigen Vereinsversammlung gefassten Beschüsse.) Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist an sämmtliche Vereinsverwaltungen das nachstehende Rundschreiben vom 22. October, Nr. 3293, betreffend die Erklärungen der Vereinsverwaltungen auf die von der 1894er (Grazer) Vereinsversammlung gefassten Beschlüsse, gerichtet worden. „Nachdem die in unserem Rundschreiben vom 13. August, Nr. 2482, festgesetzte Frist zur Erhebung wirksamen Widerspruches gegen die der Abstimmung unterstellten Beschlüsse der am 1., 2. und 3. August d. J. in Graz abgehaltenen ordentlichen Vereinsversammlung verstrichen ist, beehren wir uns ergebenst mitzutheilen, dass nur gegen die Beschlüsse zu Nr. IV und IX der Tagesordnung Widerspruch erhoben worden ist.

Der Beschluss zu Nr. IV betrifft den Antrag der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Ergänzung des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“ durch Aufnahme von Bestimmungen über die Behandlung von Fahrgeld-Erstattungsanträgen,

der Beschluss zu Nr. IX der Tagesordnung betrifft den Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf Streichung des Absatzes 1 in § 2 der Anlage I (Nachtrag IV) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Gegen den Beschluss zu Nr. IV ist von der Ostpreussischen Südbahngesellschaft und von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Widerspruch erhoben worden.

Diese beiden Verwaltungen verfügen zusammen über 10 Stimmen; das zur wirksamen Ablehnung eines Beschlusses erforderliche Zehntel sämmtlicher im Vereine vertretenen Stimmen (z. Zt. 349 Stimmen) wird nicht erreicht und ist demgemäss der erhobene Widerspruch wirkungslos.

Was den Beschluss zu Nr. IX der Tagesordnung betrifft, so ist gegen denselben von nachbezeichneten Verwaltungen Widerspruch erhoben worden:

k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, k. k. Oesterreichische Staatsbahnen, Böhmische Westbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Commercialbahnen, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Oesterreichische Nordwestbahn, Böhmische Nordbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft, Bayerische Staatbahn und Graz-Köflacher Eisenbahngesellschaft.

Die Verwaltungen verfügen zusammen über 82 Stimmen; der erhobene Widerspruch reicht also zur Ablehnung des Beschlusses zu Nr. IX der Tagesordnung aus.

Da nun dieser Beschluss gefallen ist, so tritt die in unserem Eingangs näher bezeichneten Rundschreiben bereits vorgesehene Nothwendigkeit ein, durch den nächsten Nachtrag zum Vereins-Wagenübereinkommen den auf Seite 12 der Vereins-Versammlungsprotokolls (Zeile 5 und 6 von oben) abgedruckten Zusatz zu Absatz 1, § 2 der Anlage I des Vereins-Wagenübereinkommens (IV. Nachtrag) durch den nächsten Nachtrag zu diesem Uebereinkommen zu veröffentlichen.

Wir werden das Weitere zur geeigneten Zeit veranlassen.

Nach dem Obigen erklären wir nunmehr die folgenden Beschlüsse der diesjährigen Vereinsversammlung für bindend:

Zu Nr. II der Tagesordnung.

Antrag der General-Direction der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement.)

Zu Nr. III der Tagesordnung.

Antrag der General-Direction der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der General-Direction der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 7 (Abs. 1) der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement), bezw. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf Abänderung der Festsetzungen in § 2 und § 7 der vorgenannten „Bestimmungen“.

Zu Nr. IV der Tagesordnung.

Antrag der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Ergänzung des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“ durch Aufnahme von Bestimmungen über die Behandlung von Fahrgeld-Erstattungsanträgen.

Zu Nr. VI der Tagesordnung.

Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme einer Bestimmung über die Entfernung ungiltig gewordener Uebergangszettel, bezw. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten gegenseitiger Wagenbenutzung auf Ergänzung der Bestimmungen in § 3 (Abs. 8) Nachtrag V des Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu Nr. VII der Tagesordnung.

Antrag der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf Abänderung der Bestimmungen in § 4 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu Nr. X der Tagesordnung.

Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Abänderung der Bestimmungen in § 2 (Abs. 5) der Anlage I (Nachtrag IV) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu Nr. XI der Tagesordnung.

Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin auf Ergänzung der Anlage III des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme von Bestimmungen über die Breiteneinschränkungen langer Ladungen auf Schemelwagenpaaren mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen mit kleinem Halbmesser (Aufnahme eines neuen § 11 a in die Anlage III zum Vereins-Wagenübereinkommen).

Zu Nr. XII der Tagesordnung.

Antrag der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung, bezw. Abänderung des Verzeichnisses der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (Anlage V — Nachtrag I — des Vereins-Wagenübereinkommens) und auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 22 (Abs. 4) und 28 (Abs. 4, dritter Satz) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu Nr. XIV der Tagesordnung.

Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld auf Ergänzung des § 5 (Abs. 4) der Vereinssatzungen, bezw. Antrag der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines auf Aenderung der Bestimmungen in den §§ 5 (Abs. 1) und 7 (Abs. 1) der Satzungen.

Zu Nr. XV der Tagesordnung.

Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 13 (Abs. 2) und 23 (Abs. 3 unter a) der Vereinssatzungen.

Zu Nr. XVII der Tagesordnung.

Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf anderweite Abgrenzung des Wirkungskreises des Ausschusses für die Vereinszeitung und des technischen Ausschusses.

Zu Nr. XVIII der Tagesordnung.

Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin auf Abänderung der Bestimmungen in § 84 (Abs. 3) der „Technischen Vereinbarungen“ über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen (Anordnung der Dampfleitungsrohre unter den Wagen und Einrichtung der Mundstücke der Leitungen), sowie auf Abänderung der den „Technischen Vereinbarungen“ beigegebenen Zeichnung Blatt VI.

Zu Nr. XX der Tagesordnung.

Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Vereinfachung der Vorschriften über die Darstellung der Ergebnisse der mit Eisenbahnmaterial angestellten Güterproben.

Zu Nr. XXI der Tagesordnung.

Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin auf Abänderung der „Instruction zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenzüge“.

Zu Nr. XXIII der Tagesordnung.

Antrag des Preisausschusses auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 1 und 8 (Abs. 1) des „Uebereinkommens, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen“ (Antrag III der Vereinssatzungen).

Indem wir ferner wegen des Beschlusses zu Nr. XI der Tagesordnung auf den Inhalt unseres Rundschreibens vom heutigen Tage Nr. 3259 verweisen, theilen wir ergebenst noch mit, dass wir die Ausführung der vorstehend als angenommen bezeichneten Beschlüsse alsbald mittelst besonderer Schreiben einleiten werden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Theilweise Aenderung der Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze für Szczakowa transit.

Zu den im Nachtrage IV des Tarifes vom 1. Juli 1894 auf Seite 14 bis 16 enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze tritt mit sofortiger Giltigkeit nachstehende, auf Seite 15 des genannten Nachtrages vor dem Absatze c) einzuschaltende Ergänzung in Kraft:

„Für jene Sendungen, welche von Szczakowa nicht direct nach einer Station der vorgenannten russischen Eisenbahnen aufgegeben, sondern zuerst mit einem nur bis Granica lautenden Frachtbrief weiterexpedirt werden, kommt ebenfalls nachträglich der von der bezüglichen Ursprungsstation bis Szczakowa bestehende officielle Frachtsatz aus den betreffenden Localtarifen, resp. internen Verbandstarifen zur Anwendung.

Falls jedoch derartige Sendungen ab Granica innerhalb einer Frist von 42 Tagen, gerechnet vom Tage des Eintreffens der Sendung in Szczakowa, nach einer Station der vorerwähnten russischen Eisenbahnen weiter aufgegeben werden, so erfolgt im Rückvergütungswege die Herstellung des ursprünglich aufgerechneten Frachtsatzes aus gegenwärtigem Tarife für die Beförderungsstrecke bis Szczakowa.

Zu diesem Behufe sind die Original-Frachtbriefe über die bezüglichen Sendungen bis Szczakowa und ab dieser Station bis Granica vorzulegen.

Diese beiden Frachtdocumente, welche keinerlei Rückvergütungsstempel tragen dürfen, müssen die bahnämtliche Bestätigung enthalten, dass die Sendungen in den Bahnmagazinen in Szczakowa und Granica lagerten, daher unter Bahnaufsicht gestanden sind.

Ausserdem muss auf dem Frachtbriefe für die Beförderungsstrecke Szczakowa—Granica, rücksichtlich deren keinerlei Rückvergütung geleistet wird, der thatsächliche Weitertransport unter Angabe der russischen Bestimmungsstation und der Verrechnungsdaten bahnämtlich bestätigt sein.

Zur Einbringung des Rückerstattungsanspruches, welcher spätestens nach Ablauf von zwei Monaten nach erfolgter Absendung der Transporte von Granica gestellt werden muss, ist derjenige berechtigt, welcher die Gebühren bis Szczakowa bezahlt hat.

Wien, am 21. November 1894. [889]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr.

Gewährung der Reexpedition in Pozsony-Fiokpályaudvar.

Der Lagerhaus-Actiengesellschaft in Pressburg wird für ihr Lagerhaus in Pozsony-Fiokpályaudvar im Rahmen des Elbe-Umschlagsverkehres mit Ungarn, bezw. auf Grund des Elbe-Umschlagstarifes für Ungarn vom 1. September 1893 die Reexpeditionsbefugniss für Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 1) in Ladungen von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie für Klee-, Esparsette- und Luzernensamen in Ladungen von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen auf Grund der für die Lagerhäuser der österr.-ungarischen Monarchie vom 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen zugestanden.

Dies Zugeständniss gilt jedoch nur für jene Relationen, welche im Verkehre nach den Elbe-Umschlagsplätzen Laube, Schönpriesen-Umschlag, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbquai ausschliesslich oder theilweise über Pozsony instradiren, was bei den Stationen zu erfragen ist.

Ueber die Höhe der bei der Reexpedition zur Einhebung gelangenden Nebengebühren gibt die Reexpeditionsstelle in Pozsony-Fiokpályaudvar Auskunft.

Wien, am 22. November 1894. [890]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn

als betriebführende Verwaltung der Localbahn Caslau-Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz, Localbahn Königshan-Schatzlar, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha, Reichenau a/K.-Solnitzer Localbahn und Kuttenberger Localbahn.

Einführung einer Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf gelangt eine Zusammenstellung der für einzelne Artikel und Relationen auf den oben näher genannten Localbahnen gewährten Frachtbegünstigungen zur Einführung.

Die gleichnamige Zusammenstellung, giltig vom 1. Jänner 1894, wird mit 1. Jänner 1895 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der Zusammenstellung sind um den Preis von 12 kr. per Stück bei der unterzeichneten Direction erhältlich.

Wien, am 21. November 1894. [891]

Sonstige Nachrichten.

Gütertarif von deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa transito. (Aufhebung des alten Ausnahmetarifes für Eisenwaaren, Façon- und Roheisen etc. und Einführung eines neuen mit veränderter Waarennomenclatur) Am 1. Jänner wird der im Gütertarife von deutschen Stationen nach

a) Alexandrowo,
b) Thorn, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg,
c) Mlawa, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,

zur Weiterbeförderung nach Russland vom 1. Jänner 1893, sowie in den dazu gehörigen Nachträgen enthaltene Ausnahmetarif Nr. 5 A, B und C für Eisenwaaren, Façon- und Roheisen etc. aufgehoben.

Von dem gleichen Zeitpunkt ab tritt ein neuer Ausnahmetarif Nr. 5 A, B und C mit veränderter Waarennomenclatur in Kraft. Die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifes erfahren für Entfernungen über 800 km keine Veränderungen. Für Entfernungen unter 800 km kommen neben einigen Tariferhöhungen im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Hannover und neben mehreren Tarifeinschränkungen verschiedene Tarifermässigungen zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2123	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Adlerkosteletz	Budapest { nyugoti pályaudvar (Westbahnhof), Lipótváros, Józsefváros, dunaparti teher pályaudvar, fővárosi-közraktárak, Kelenföld, déli-vasut (Südbahnhof) }	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. December 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen, resp. Tarife Theil II — Heft 1 und Theil II — Heft 2 (Directe Frachtsätze) des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes		kr. ö. W. 190		Im Kartirungswege		
				Aussig St.E.G. od. Oe.N.W.B.						207·6				
				Austerlitz						149·8				
				Bedihost						152·7				
				Bisenz-Pisek						138·9				
				Böhm.-Leipa						234·4				
				Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.						142				
				Časlau						184				
				Chybi						169				
				Chropin						149·5				
				Dobrowitz						192				
				Dobřenitz-Sirowatka						195				
				Dondleb						190				
				Göding						135·7				
				Hohenau						129·3				
				Hullein						146				
				Kanitz-Eibenschitz						142				
				Kojetein						148·7				
				Kuttenberg Stadtbahnhof						190·5				
				Leipnik						150·8				
				Lundenburg						132·4				
				Nestomitz (Zuckerfabrik)						208				
				Moravan						171·7				
				Neubidschow						194				
				Olmütz						151·9				
				Peček						183·1				
				Preran						148·4				
				Rohatetz						136·8				
				Rohrbach-Seelowitz						139·1				
				Schönpriesen						208				
				Sedletz-Kuttenberg						185·5				
				Segen-Gottes						157				
				Slatinan						187·6				
				Smiřitz						195·9				
				Ung.-Hradisch Zuckerfabrik						141				
				Ungar.-Ostra						143·4				
				Wikawa						193				
2124	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen und Oesterr. Nordwestbahn	Feuerfeste Ziegel	Segen-Gottes (via Okřisko—Iglau)	Salzburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 75·4		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Wörgl					94·4				
					Söll-Leukenthal					94·4				
2125	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Von sämmtlichen Stationen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Trautmannsdorf, Wilfleinsdorf, Bruck a/L. (Localbahn) loco und transit (für Stationen der Strecke Bruck a/L —Hainburg)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle u. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. März 1888	Verschieden		13·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
			Niederschlesischer Coaks		Grammat-Neusiedl loco und transit									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2126	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Von sämmtlichen Stationen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Brünn loco und transit (für Sendungen nach Stationen der K.F.N.B.), Schimitz und Königsfeld	500 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. März 1888	Verschieden		4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
2127	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Von sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Olmütz (St.E.G.) loco Littau Müglitz Stefanau Budigsdorf Hohenstadt Blansko Kromau Mislitz Grussbach-Schönau Laa Frättingsdorf Mistelbach Ladendorf Wolkersdorf Triebitz loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zu Theil II, Heft 7 des Localtarifes der St.E.G.	Verschieden		kr. 6·6 7·9 7·4 7·9 7·4 5·4 2·0 7·0 10·0 10·0 5·0 5·0 5·0 5·0 3·3 4·4	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
					Triebitz transit (für Stationen der Localbahn Prossnitz-Triebitz [excl. Prossnitz])			Tarif vom 1. November 1892			2·4			
2128	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste (gerollte Gerste), geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Brüsau-Brünnlitz	Reichenau i/B.	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Tarif, Theil III, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1892, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Heller 179·6	118·0	61·6	Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung. Sonstige Nebengebühren werden laut Tarif berechnet.
					Gablonz a/N.				—	138·0 *)	—			

*) Durch diesen Frachtsatz wird der im Verordnungs-Blatt Nr. 43 ex 1894, sub Post 806, für gleiche Sendungen verlautbarte Frachtsatz ersetzt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2129	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	I. Hohenstadt transit (via B.-Trübau, für Stationen der Mähr. Grenzbahn)	Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Kohlentarif, Theil II, Heft 7, giltig vom 1. März 1888	44·7	27·0	17·7	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
					Stefanau (via B.-Trübau)				45·0	30·8	14·2			
					Brünn loco				12·6	10·5	2·1			
					Schimitz				13·6	11·5	2·1			
					Znaim (St.E.G.) loco				32·0	31·0	1·0			
					Znaim transit (für Stationen der Ö.N.W.B. und deren Anschlussbahnen)				32·0	27·0	5·0			
					Grussbach-Schönau loco Grussbach-Schönau transit (für Stationen der K.F.N.B. inclus. Zellerndorf)				24·0	17·0	7·0			
					Grammat-Neusiedl				36·0	26·0	10·0			
					Okřisko transit (für hinter Iglau gelegene Stationen der k. k. St. B.)				22·1	17·1	5·0			
					Okřisko loco und transit (für Stationen der Ö.N.W.B.				22·1	20·1	2·0			
					Budischau				16·6	14·6	2·0			
					Střelic				8·9	6·3	2·6			
					Mislitz				20·0	19·0	1·0			
					Bisenz-Stadt				31·8	27·9	3·9			
					Bisenz-Pisek transit				32·7	27·9	4·8			
					Ung.-Hradisch Stadt Ung.-Hradisch transit Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)				37·1	29·6	7·5			
					Wessely a. d. M.				34·0	29·6	4·4			
					Ung.-Ostra				34·8	29·6	5·2			
					Austerlitz				17·3	15·3	2·0			
					Butschowitz				21·1	19·1	2·0			
					Schlappanitz				15·2	13·2	2·0			
					II. Brünn transit, resp. Obergerspitz transit a) für Stationen der K.F.N.B. zwischen Brünn und Lundenburg (excl. Brünn und Lundenburg), ferner für die Station Chirlitz-Turas und Sokolnic der früheren M.S.N.B.; b) für Lundenburg und darüber gelegene Stationen der K.F.N.B. (excl. Wien, Bisenz, Hradisch und Zellerndorf)				a) 12·6 b) 12·6	8·8 7·0	3·8 5·6			
					III. Holubitz transit (für die Stationen Rausnitz, Wischau, Eywanowitz, Nezamislitz und Kojetein, sowie für hinter Kojetein gegen Prerau und hinter Nezamislitz gegen Olmütz gelegene Stationen der früheren M.S.N.B.)				17·3	14·3	3·0			
					IV. Wien (St.E.G.) transit: a) für Sendungen, welche via Wr.V.B. auf die Ö.N.W.B. oder via D.U.B. auf fremde Bahnen übergehen (mit Ausnahme von Stationen der E.W.A.). b) Für Sendungen, welche für Regiezwecke der E.W.A. und der Südbahn bestimmt sind und an die Verwaltungen dieser Bahnen adressirt sind. c) Nach Wien (St.E.G.) transit für die Stationen von Brunn—M.-Enzersdorf bis Wr.-Neustadt (excl. Vöslau und Wr.-Neustadt), ferner für Traman und Traiskirchen der E.W.A. d) Nach Wien (St.E.G.) transit (für Liesing). e) Nach Fischamend (via Götzendorf). f) Nach Bruck a. d. L. transit				a) 32·8 b) 32·8 c) 32·8 d) 32·8 e) 43·4 f) 39·0	24·0 20·5 20·5 22·3 35·4 31·0	8·8 12·3 12·3 10·5 8·0 8·0			
					V. Prag (St.E.G.), Bubna (St.E.G.) und Lieben (St.E.G.)				50·0	41·6	8·4			
			Coaks		Prag (Smichov) transit Prag (Hrabovka) transit				kein directer Satz	43·4 39·6				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2130	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	I. Holz des Specialtarifes 2 bis 6·3 Meter Länge	Krakau loco und transito	Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg.) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen; Anflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Abladen und Anflegen derjenigen begünstigten Sendungen durch Parteiorgane, welche in Nordbahnstationen zur Abgabe gelangen; Bestimmung der Sendungen ad III. für Sägewerke, an welche selbe auch adressirt sein müssen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Theil II, Tarifhefte 1 und 2 für den Ost-Nordwest-Oester. Eisenbahn-Verband vom 1. October 1893, bezw. vom 1. Jänner 1894	Verschieden	kr. 40·3		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Saybusch-Zablocie loco und trs., Bielitz, Dzieditz, Oswięcim loco u. transito, dann Ustron						31·7				
				Oderberg transito (für Sendungen aus Ungarn), Mährisch-Ostrau, Krasna u. Wall.-Meseritsch						23				
				Teschen K.F.N.B. und K.O.E. loco u. trs. (letzteres für Sendungen von Jablunkau)						29				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.					kr. 31·7	25·4	kr. 6·3			
				Friedland K.F.N.B.					30·5	23·2	7·3			
				Krakau loco und transito	Wagram, Gänserndorf, Marchegg, Angern und Dürnkrut				Verschieden	54·5				
				Oswięcim loco u. transito, Saybusch-Zablocie loco und transito						47·4				
				Zabierzow	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee transito, Wagram, Gänserndorf und Marchegg					54·5				
				Bielitz und Dzieditz						47·4				
				Krzeszowice und Trzebinia	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee transito und Marchegg					54·5				
				Ernsdorf	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee transito, Wagram und Marchegg					47·4				
			II. Schnittmateriale des Specialtarifes 2	Granica transit	Oderberg loco				kr. 29·6	22	kr. 7·6			
					Wien Nordbahnhof				58·1	54·5	3·6			
			III. Klotz- u. Stammholz, unbearbeitetes (excl. Grubenholz), bis 6·3 Meter Länge, insoweit selbes nach Specialtarif 2 tarifirt wird	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld, Hohenau, Brünn Nordbahnhof, Olmütz und Mähr.-Ostrau					Von km 1—75 . . . . 0·288 kr. „ „ 76—100 . . . . 0·261 „ pro 100 kg und 1 km fix. In minimo wird pro 100 kg eine Gebühr von 4 kr. erhoben				

Die ermässigten Frachtsätze sub I. haben auch für die Artikel des Nordbahn-Ausnahmetarifes II a Geltung, soferne nicht die tarifmässigen Frachtsätze bereits günstiger sind. Für Sendungen ad I. und III. über 6·3 bis incl. 19 Meter Länge finden die bezüglichen ermässigten Frachtsätze ebenfalls Anwendung, wenn die Fracht für das factische Gewicht, in minimo jedoch für 20000 kg für die verwendeten zwei Wagen entrichtet wird. Für einen etwa als Schutzwagen beigestellten dritten oder vierten Wagen wird in diesem Falle eine Gebühr nicht eingehoben.

Der ermässigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B. und K.O.E. loco nach Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus) kann nur für solche Sendungen in Anspruch genommen werden, welche nach Teschen mittelst Strassenfuhrwerkes zur Anflieferung zugeführt werden, worüber auf den bei der seinerzeitigen Refactieliquidirung beizubringenden Frachtbrief-Duplicaten bahnämtliche Bestätigung enthalten sein muss. — Für Sendungen nach Jedlesee loco gelten die ermässigten Frachtsätze nach Jedlesee transito, insoweit solche vorstehend vorgesehen sind, jedoch wird in diesem Falle ausser denselben noch die im Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn vorgesehene Manipulations-Gebühr berechnet.

Die ermässigten Frachtsätze ad III. werden, insoweit nicht die bedungene Minimal-Gebühr erhoben wird, stets für die ganze Transportstrecke und nicht zonenmässig berechnet. Hiebei findet der für 76 km auf Grund des Einheitssatzes von 0·261 kr. pro 100 kg und 1 km fix entfallende ermässigte Total-Frachtsatz für Distanzen unter 76 km insolange Anwendung, als nicht der ermässigte Total-Frachtsatz auf Grund der factischen Distanz und des Einheitssatzes von 0·288 kr. pro 100 kg und 1 km fix sich niedriger stellt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2131	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltnngen	Hopfenstangen	Choltic Heřmanměstec Reichenan a. d. Kn. Sollnitz	Krupa	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Anfrechtbaltnng der sonstigen allgemein giltigen Tarifbsstimmungen	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltnngen	Bestehen keine directen Frachtsätze	52·4 52·4 62·2 66·2		Im Kartirungswege		
				Choltic Heřmanměstec Reichenan a. d. Kn. Sollnitz	Milostin-Konnowa					53·6 53·6 63·4 67·4				
				Choltic Heřmanměstec Kalk-Podol Slatinan Reichenan a. d. Kn. Sollnitz	Rakonitz (B.E.B. oder k.k.St.B.)					53·2 53·2 53·3 57·7 63·0 67·0				
2132	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungsn	Coprah (Cocosnusskerne), Rohjnte, Valonea, Myrabollanen, Oelsaaten, wie im Oesterr.-Ungar. Tarif-Theile I nnter Pos. 0—9 aufgeführt (anch Castorsaat)	Trisst S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Szczakowa trs. und Granica trs. für Russland	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrisf. Die Begünstignng findet auch anf nach Sosnowice loco weitergebende, für Russland bestimmte Sendungen Anwendnng. Im Uebrigen Einbaltnng der Bestimmungen dss nebenbezeichnsten Tarifes	Vom 1. Decembsr 1894 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, eventnell bis znr vorbsr erfolgenden Dnrchführnng im Tarifwege	Ossterr.-Ungar.-Rnssischer Grenztarif vom 1. Juli 1892	Verschieden	105 kr. ö. W.	Verechieden	Kartirnng		Die im Verordgs.-Bl. Nr. 35 vom 29. März 1894 verlautbarte Begünstigung wird hiedurch rücksichtlich der Artikel Coprab nnd Rohjnte gegenstandslos
			Banmöl (Olivenöl) in Fässern							147 kr. ö. W.				
2133	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Finme	Frachtzahlung mindsstens für das Ladegewicht dsr verwendeten Wagen. — Auf- nnd Abladsn dnrcb Partsi	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dscsmber 1895	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif im Vsrksbre zwischen Triest S.B. und Fiums einerseite und Wien S.B. und Wien (Matzlsinsdorf) andererseits, giltig vom 1. September 1892	Heller 152	Heller 138	Heller 14	Im Kartirnngswege		
				Leobersdorf trs.					166	138	28			
				und vico versa					bezw. inclus. ungar. Stener					
2134	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnsn	Erze	Wolfsberg	Assling	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagsu. Die Parteien haben das Auf- und Ablañen anf eigene Kosten zn besorgen	Vom 1. Jänner bis Ende December 1895	Localtarife	51 kr. = 102 Hsller	38 kr. = 76 Heller	13 kr. = 26 Heller	Im Kartirnngswege		

Anf den oben ansgewiesenen Frachtsatz von 38 kr. = 76 Heller wird bei Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer im Rückvergütungswego ein weiterer Nachlass von 3 kr. = 6 Heller pro 100 kg gegen Vorlago der auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe geleistet, welche Documente bis längstons Ende Februar 1896 in Vorlage gebracht worden müssen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2135	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Rzeszów Jaroslau Przemyśl Lemberg Tarnopol Stanislau Kolomea Czernowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Aufladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	176 189 196 213 239 239 248 260	126·4 137·4 145·4 166·4 191·4 191·4 200·4 212·4	49·6 51 6 50·6 46·6 47·6 47·6 47·6 47·6	Im Kartirungswege		
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Rzeszów Jaroslau Przemyśl Lemberg Tarnopol Stanislau Kolomea Czernowitz				176·3 189·3 196·3 213·3 239·3 239·3 248·3 260·3	126·8 137.8 145·8 166·8 191·8 191·8 200·8 212·8	49·5 51·5 50·5 46·5 47·5 47·5 47·5 47·5			
2136	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betbeiligten Verwaltungen	Zinkblech	M.-Ostrau Oswiecim	Salzbnrg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens: a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betbeiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 174 b) 165 a) 194 b) 185		Im Kartirnngswege		
				M.-Ostran Oswiecim	Innsbrnck					a) 223 b) 209 a) 243 b) 229				
2137	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steine aller Art, insoweit dieselben nacb Classe C nnd Special-Tarif 3 tarifirt werden, dann Kalk, gebrannten	Ladestelle Kalkbrucb	Weisskirchen L.B.	Bezahlung der Fracbt für das wirklicbe Gewicbt, mindestens jedocb für das Ladegewicbt der verwendeten Wagen und Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen. Anf- und Abladen der Sendungen dnrcb Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	4·3 kr.	2·9 kr.	1·4 kr.	Im Kartirnngswege		
2138	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Güter aller Art (Eil- nnd Frachtgüter), insoweit selbe tarifmässig zur Beförderung zngelassen sind	Göding (bezw. vice versa)	Aerarial-Tabakfabrik Göding (bezw. vice versa)	Anfrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendnngen von „Aerarial - Tabakfabrik Göding" müssen von der k. k. Tabakfabrik in Göding aufgegeben werden nnd die Sendnngen nach „Aerarial-Tabakfabrik Göding" für die Tabakfabrik in Göding bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	6 kr.		Im Kartiinngswege		
2139	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Koble	Wenzeslausgrube Rnbengrube Neurode Möhlten	Lissa	Aufrecbtbaltung der allgemeinen Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bie Ende December 1895	Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889	Kreuzer ö. W. Noten 52·1 *) 50·9 *) 50·6 *) 50·4 *)	46·4 45·3 45·0 44·9	5·7 5·6 5·6 5·5	Im Kartirungswege		*) Obne Conrskürzung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2140	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Papier aller Art	Salloch	Kufstein	a) Bei Anfgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen nnd Frachtbrief. b) Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen nnd Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen, nach belgischen oder holländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Jedoch ist die Abfertigung im gebrochenen Verkehre über die Umschlagsplätze Gustavsburg und Mannheim zulässig, wenn in den Frachtbriefen nach diesen Umschlagsstationen der Passus enthalten ist „zur Weiterbeförderung nach . . .“ (Name einer belgischen oder holländischen Station)	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Tirol-Küstenländischer Tarif	Verschieden	a) 237 b) 159 Pfg. D. R.-W. einschliesslich der Manipulations-Gebühr	Verschieden	Kartirung		
				Görz						a) 303 b) 213				
2141	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Tarif-Classe C aus Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bogoniowice-Ciężkowice	Przemyśl	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 36	kr. 34	kr. 2	Im Kartirungswege		
				Gromnik					34	32	2			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.	k. k. Handels-Ministeriums	Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 137. **Wien, 29. November 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 18. September 1894*) für die Localbahn von Postelberg nach Laun.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Josef Maschat, fürstlich Schwarzenberg'scher Domainen-Director in Postelberg, Carl Kraus, k. und k. Major i. R. und Bürgermeister in Postelberg, und Adalbert Saitz, Stadtrath in Postelberg, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von der Station Postelberg der Staatsbahnlinie Pilsen—Dux zur Station Laun der Staatsbahnlinie Prag—Dux gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Postelberg der Staatsbahnlinie Pilsen—Dux zur Station Laun der Staatsbahnlinie Prag—Dux.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden

*) Enthalten in dem am 13. November 1894 ausgegebenen LXXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 211.

Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 4000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtungen kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden sollten, haben die Concessionäre die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritäts-Actien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritäts-Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessions-Bedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 12.

Die Concessinäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt, sofern nicht hierüber eine andere Vereinbarung getroffen werden sollte, nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des von den Concessionären bei der Landesbank des König-

reiches Böhmen aufgenommenen Anlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat das von den Concessionären bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommene Anlehen an Stelle der Concessionäre zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, falls die Einlösung auf Grund des Durchschnittserträgnisses im Sinne des Absatzes 1 erfolgt, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem Darlehensreste der Landesbank des Königreiches Böhmen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 14.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 13, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 13) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 15.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre bis auf Weiteres eine besondere Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 16.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am achtzehnten Tage des Monates September, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Postelberg nach Laun.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Postelberg nach Laun ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 30 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der Fürsorge für die beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegen den Concessionären die gleichen Verpflichtungen, welche die Unternehmer von Staatseisenbahnbauten laut der allgemeinen Bedingnisse der k. k. Staatsbahnen übernehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichts-Organes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 10·7 km lange Bahn mündet aus dem nordöstlichen Ende der Station Postelberg der k. k. Staatbahnlinie Pilsen—Priesen (Komotau), senkt sich in östlicher Richtung bis zur Uebersetzung des Egerflusses und gelangt in die Station „Zuckerfabrik-Postelberg“. Von hier aus ersteigt die Trasse, an den Abhängen des „Weissen Berges“ sich entwickelnd, die Wasserscheide, führt da abwärts zu der im Süden der Stadt Laun anzulegenden Haltestelle „Laun-Stadt“ und gelangt in ihrem weiteren Zuge, die Stadt Laun im Osten umfahrend, zum Anschlusse an die Station Laun der Linie Prag—Dux der k. k. Staatsbahnen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung der Anschlussbahnhöfe in Postelberg und Laun, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

Bei Abschluss der betreffenden Vereinbarungen ist thunlichst das Formulare der k. k. Staatsbahnen für Schleppbahnverträge zu verwenden.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000, mindestens eine Länge von 10 m erhalten.

Das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven ist noch vor dem Baubeginne dem Localbahnamte zur Genehmigung vorzulegen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 16·6 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Permille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite, sowie auch mit einem der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit entsprechenden Böschungsverhältnisse auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·55 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbau-Objecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen im Systeme des schwebenden Stosses nach den für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 10. April 1887, Z. 10.257, genehmigten Normalien mit beiderseitigen Winkellaschen und mit Einklinkungen in beiden Laschen auszuführen.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte darf nicht über 72 cm betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen, und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

Die Vertheilung des Kleinmaterials hat in der Weise zu erfolgen, dass auf jede Schwelle zwei Unterlags-Keilplatten und sechs Hakennägel entfallen.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·15 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen mindestens 0·25 m und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen können mit besonderer Genehmigung des k. k. Handelsministeriums auch aus Riegelmauerwerk hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die durchschnittliche Entfernung der Wärterhäuser in der freien Bahn hat circa 5 km zu betragen.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen oder aus auf einer Untermauerung ruhenden Blockwänden zu errichten.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 4 km zu betragen.

Die Stationen sind mit Central-Weichenstellanlagen zu versehen.

In jenen Stationen, welche laut Punkt 9, Absatz 4, Distanzsignale erhalten, sind diese letzteren mit den Central-Weichenstellanlagen in Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbau-Anlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei den Anschlussstationen an die bestehenden, dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung, wie unter Punkt 8 erwähnt, in entsprechende Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionäre der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitales geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost, mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen, hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung seinerzei etwa zu errichtenden Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der

Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und solche Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 24. October 1894.

Der k. k. Handelsminister
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Nikolsburg über Unter-Tannowitz, Unter-Wisternitz bis zur Haltestelle Auspitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Anton Gassauer in Wien im Vereine mit Carl Holzschuh, Bürgermeister-Stellvertreter von Unter-Tannowitz, und Victor Noback, Bauunternehmer in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Nikolsburg über Unter-Tannowitz, Unter-Wisternitz bis zur Haltestelle Auspitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. November 1894. Z. 51.025.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues dem Fabriksbesitzer Franz Ferdinand Poeschl in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. November 1894. Z. 58.760.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 321. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. November richten die Abgeordneten Dr. Hofmann von Wellenhof und Genossen an den Herrn Handelsminister eine Anfrage wegen Schaffung einer staatlichen Instanz, die in allen Dienst-, Lohn-, sowie Disciplinarverhältnissen der Beamten und Bediensteten der österreichischen Privatbahnen die Entscheidung zu fällen hätte.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Königgrätz—Neu-Holitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unserm 17. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Friedrich Kupka, Domänenleiter des Markgrafen Pallawicini in Chwojno, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Königgrätz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Neu-Holitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.
[H.-M.-Z. 59.275.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates October.) Von den mit Ende des Monates September in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 332·38 km sind im Monate October durch die Fertigstellung und Betriebsübergabe der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) der Steiermärkischen Landesbahnen 76·24 km, ferner durch die Betriebseröffnung der Linie Gablonz—Tannwald und Morchenstern—Josefsthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Localbahn 21·55 km, und schliesslich durch die Betriebsübergabe der Localbahn Wotic-Selčan 16 83 km hinweg gefallen. Da mit keinem neuen Eisenbahnbaue begonnen wurde, so verblieben mit Schluss des Monates October 217 76 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 107·60 km auf Staatsbahnen, 14·54 km auf private Hauptbahnen und 95·62 km auf Localbahnen entfallen. Der Bauvollendung waren entgegengereift die Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka, die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz und die Linie Wr.-Neudorf—Guntramsdorf der Wiener Localbahnen. Die Zahl der im Monate October beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 7715, d. i. 35 per Kilometer im Durchschnitte, gegen 14.500 im Vormonate, welche Abnahme theils durch die Bauvollendung der oben erwähnten Linien, theils durch die vorgeschrittene Jahreszeit die Erklärung findet. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125 vom 1. November.)

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Sicherungsanlagen in mehreren Stationen.) In den Stationen Wolframitzkirchen, Schönwald-Frain, Gröschlmauth, Jarmeritz, Kojetitz, Branzaus und Wiese werden Sicherungsanlagen hergestellt. [8. November, Z. 51.415.]

— (Geleiseabzweigungen in der Strecke Kolin—Gross-Wossek.) Auf Grund des Ergebnisses der am 5. October durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Anlage von Geleiseabzweigungen in der Strecke Kolin—Gross-Wossek zu zwei im Baue begriffenen Fabriksanlagen, und zwar zu der Cichorien- und chemischen Fabrik nächst Kolin, zur Ausführung genehmigt. [6. November, Z. 60.083.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Brückenwaage in Belohrad.) Für Zwecke der Actien-Zuckerfabrik in Kolin wurde in der Station Belohrad eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [7. November, Z. 60 523.]

— (Linie Pardubitz—Liebau: Diverse bauliche Veränderungen in Rossitz.) Die Herstellung eines durchgehenden VI. Geleises in der Station Rossitz, ferner die definitive Ausgestaltung der zu der Zuckerraffinerie des Heinrich Benies und zur Imprägniranstalt daselbst führenden Schleppbahnen, sowie die Verschiebung des Wegüberganges im Niveau nächst dem Wächterhause Nr. 67, nebst einer Verlegung des Weges zwischen km 2·7 und 3·2 der Strecke Pardubitz—Reichenberg wurde zur Ausführung genehmigt. [5. November, Z. 59.756.]

— (Erbreiterung einer Wegerampe.) Aus Anlass der Herstellung einer Bezirksstrasse wurde der Umbau der in km 85·4/5 zwischen den Stationen Medleschitz und Rossitz gelegenen Wegrampe vorgenommen. [7. November, Z. 55.342.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Verladerampe in Altpaka.) Die in der Station Altpaka bestehende Verladerampe wurde verlängert. [8. November, Z. 55.763.]

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Schleppbahnanlage: Politische Begehung) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gablonz hat hinsichtlich des Projectes für eine in der Station Gablonz der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn beginnende normalspurige Schleppbahn zur Kohlenniederlage des Alexander Ressel in Gablonz die politische Begehung auf den 1. December anberaumt.
[26. November, G.-I.-Z. 21.558.]

Localbahn Časlau-Zawratetz. (Schleppbahnanlage: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 15. September durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projectes für die Errichtung einer Schleppbahn nächst der Localbahn - Station Časlau in die Ziegelei des Johann Vančura in Časlau wurde der Bauconsens ertheilt.
[H.-M.-Z. 62.542.]

Böhmische Commercialbahnen. (Durchlass in km 28·398.) Das von den Böhm. Commercialbahnen vorgelegte Project für die Ueberbrückung des Durchlasses in km 28·398 der Strecke Königgrätz—Wostromeř wurde zur Ausführung genehmigt. [15. November, H.-M.-Z. 61.801.]

Mährische Westbahn. (Bauherstellung: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Prossnitz hat die Locolcommission betreff Ertheilung des Benützungsconsenses für den nächst der Station Prossnitz bei der Industrieanlage in km 2.15 der Strecke Prossnitz-Triebitz errichteten Kohlenschuppen für Bernhard Pollak auf den 29. November anberaumt. [23. November, G.-I.-Z. 21.848.]

Wiener Tramway - Gesellschaft. (Verlegung der Kopfstation Matzleinsdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung, betreffend das Project der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Umwandlung des in der Matzleinsdorferstrasse im V. Bezirke bestehenden Arbeitsgeleises in eine Betriebsstrecke unter gleichzeitiger Verlegung der Kopfstation der Linie Matzleinsdorf auf den 30. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [26. November, G.-I.-Z. 21.849.]

Neue Wiener Tramway - Gesellschaft. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund der am 6. November stattgehabten commissionellen Verhandlung, betreffend die Anlage eines Abzweigegeleises in der Hütteldorfer Strasse für die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, dann eines an dasselbe anschliessenden Geleises sammt Ladeschuppen für die Accumulatorenfabriks-Actiengesellschaft in Wien, wurde der Bauconsens von der k. k. Statthalterei in Wien ertheilt.
[24. November, H.-M.-Z. 63.669.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Betriebseröffnung der Linie Stanislau—Woronienka.) Die Linie Stanislau—Woronienka ist am 20. November dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Hiebei gelangten die Stationen der Theilstrecke Stanislau—Mikuliczyn, und zwar Bratkowce, Tyśmieniczány, Tarnowica leśna, Nadwórna, Łojowa, Delatyn, Jaremcze und Mikuliczyn für den Gesammtverkehr und die zwischen den Stationen Delatyn und Jaremcze gelegene Haltestelle Dora für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung. Die Theilstrecke Mikuliczyn—Woronienka mit den Stationen Tartarów, Worochta und Woronienka wird nur für den Personenverkehr eröffnet und bleibt auch dieser vorläufig auf die Sonntage beschränkt.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.) Auf Grund des Ergebnisses der am 20. August stattgehabten Localcommission wird die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in der Strecke Reichenberg—Gablonz a/N. der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn von 25 auf 30 km per Stunde genehmigt.
[9. November, H.-M.-Z. 48.914.]

Nachrichten aus Ungarn.

Untergrundbahn in Budapest. (Ministerielle Genehmigung der mit der hauptstädtischen Commune abgeschlossenen Verträge.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den von der Unternehmung für den Bau einer Untergrundbahn in Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 und 95) mit der hauptstädtischen Commune abgeschlossenen Grundbenützungs-Vertrag, sowie die Statuten der neuen Gesellschaft genehmigt.

Projectirte Localbahn Kaproncza (Kopreinitz)-Verőcze (Virovitica). (Trassenbestimmung.) Die Trasse der als finanziell gesichert zu betrachtenden, von den Grafen Aladár Jankovich und Gézá Szécbényi projectirten Localbahn Kaproncza—Verőcze (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 94), d. i. einer von der Station Kaproncza der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Kaproncza—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehenden und diese in der Station Verőcze (Comitat Eszék) mit der im Betriebe der Südbahngesellschaft stehenden Linie Barcs—Verőcze—Pakrácz-Lipik verbindenden Localbahn, wird von Kaproncza aus über Novigrád, Virje, Gyurgyevacz (St. Georgen), Klostár und Bukovicza bis Verőcze führen. Diese das croatische Eisenbahnnetz ergänzende Linie findet von der zukünftigen Station Gyurgyevacz aus seinerzeit Anschluss an die Linie Körös (Kreutz)—Belovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1893, Vorconcession Post 2).

Projectirte Localbahn Temesvár — Radna - Lippa. (Trassenbestimmung.) Die Trasse der projectirten, bereits finanziell gesicherten Localbahn Temesvár—Radna-Lippa (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 69), das ist einer von der Station Temesvár der Linien Arad—Temesvár, (Wien—) Marchegg—Budapest—Temesvár—Orsova—Verciorova und Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden und diese in der Station Radna-Lippa mit deren Linie Budapest—Arad—Radna-Lippa—Tövis verbindenden, ca. 70 km langen Localbahn, wird von der Station Temesvár-Józsefváros (Josefstadt) ausgehend, über Bruckenau, Simontanya, Máslok, Barica, Allios und Hidegkut bis Radna-Lippa führen und von dort aus zum Anschlusse an einem geeigneten Punkte an die derzeit als Sackbahn endigende Linie Arad—Gurahoncz-Jószashely der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verlängert werden.

Projectirte Localbahn Margitta — Szilágy - Somlyó.) (Ausführungsbeschluss und Trassenbestimmung.) Die Interessenten der Comitate Szilágy und Bihár haben den Beschluss gefasst, den Ausbau der projectirten Localbahn Margitta—Szilágy-Somlyó (vergl. Vdgs.-Bl. Nr. 73, Vorconcession Post 1) derart finanziell zu fördern, dass der Bau der projectirten, bereits trassirten Linie im Frühjahre 1895 in Angriff genommen werden kann. Die projectirte, circa 55 km lange Linie wird die im Staatsbetriebe stehenden Biharer Localbahnen, d. s. die Linien Nagyvárad (Grosswardein)—Össi—Kót, Nagyvárad—Ér-Mihályfalva und Székelyhid—Margitta, von der Endstation dieser letzteren als Sackbahn endigenden Linie aus mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Flügelbahn Sarmaság—Szilágy-Somlyó der Linie Nagy-Károly—Sarmaság—Zilah (Szilágyságer Localbahnen) verbinden. Die Trasse der neuen Linie wird von Margitta aus im Bereiche des Comitates Bihar über Széplak und Ipp, ferner im Bereiche des Comitates Zilah über Jovány und Szilágy-Nagyfalu bis Szilágy-Somlyó führen. Durch Vermittlung der Linie Zilah—Décs—Besztercze (Bistritz) wird die combinirte Linie Besztercze—Zilah—Sarmaság—Margitta—Nagyvárad die kürzeste Verbindung des äussersten Nordostens Siebenbürgens mit dem mittelungarischen Betriebsnetze herstellen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate September.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat September ergibt für die 68 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.313·29 km, Folgendes:

Im Monate September betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 34,826.678 Mark oder 2,308.672 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 926 Mk. oder 5·59 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 74,576.675 Mk. oder 897.126 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1952 Mk. oder 2·55 pCt. weniger als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende September betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 167,771.865 Mark oder 4,545.126 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5467 Mk. oder 1·13 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 361,133.783 Mk. oder 5,266.747 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 11.566 Mk. oder 0·10 pCt. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 52,650.150 Mk. oder 2,550.534 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7719 Mk. oder 3·72 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 91,212.192 Mk. oder 1,040.015 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 13.220 Mk. oder 0·18 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Preussen. (Neuordnung der Staatsbahnverwaltung.) Die Abgrenzung der neuen Eisenbahn-Directionsbezirke steht nunmehr fest; auch die Eintheilung der einzelnen Bezirke in Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Telegraphen-Inspectionen ist endgiltig geregelt. Die nachstehende Tabelle gibt Aufschluss sowohl über den demnächstigen Umfang der 20 Directionsbezirke, als über die für jeden Directionsbezirk zu errichtenden Inspectionen:

Direction	Bahnlänge km	Betriebs-inspectionen	Maschinen-inspectionen	Verkehrs-inspectionen
Altona	1.677	12	5	4
Berlin	589	9	3	4
Breslau	1.869	15	5	6
Bromberg	1.696	12	4	4
Cassel	1.454	12	4	4
Danzig	1.442	10	3	4
Elberfeld	1.073	11	4	4
Erfurt	1.287	9	2	3
Essen	820	10	4	4
Frankfurt a. M.	1.284	11	3	4
Halle	1.961	15	4	5
Hannover	1.877	15	5	5
Kattowitz	1.296	10*)	3	4
Köln	1.282	11	4	4
Königsberg	1.774	12	3	5
Magdeburg	1.688	14	4	5
Münster	1.258	11	3	4
Posen	1.476	10	3	3
St. Johann-Saarbrücken	915	8	2	2
Stettin	1.787	12	4	4
im Ganzen	28.505	229	72	82

Ausserdem erhält jeder Bezirk eine Telegraphen-Inspection, deren es somit 20 gibt. Die Inspectionen treten an Stelle der aufzulösenden 75 Betriebsämter, jedoch mit beschränkteren Befugnissen und beschränkterem Beamtenpersonal als diese. Die Inspectoren haben bereits ihre Bestallung erhalten, so dass sie sich für ihren neuen Wirkungskreis frühzeitig vorbereiten können. Ein Theil derselben, namentlich der Verkehrs-Inspectoren, ist aus dem Stande der Subalternbeamten hervorgegangen, und zwar sind hiebei vorzugsweise Verkehrs- und Betriebs-Controleure berücksichtigt worden. Den Verkehrsverhältnissen der einzelnen Strecken ist durch die neue Abgrenzung der Directionsbezirke besonders Rechnung getragen worden; der an Kilometern umfangreichste Bezirk ist Halle, der kleinste Berlin Der letztere umfasst alle von Berlin ausgehenden Strecken bis

*) Zu den 10 Betriebs-Inspectionen der Direction Kattowitz kommt noch die Inspection Beuthen II für Schmalspurbahnen.

zur Grenze des jetzigen Vororteverkehrs, nur in der Richtung nach Breslau erstreckt sich derselbe bis zur Station Sommerfeld. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Sachsen. (Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes am Schlusse 1893.) Die Betriebslänge den Sächsischen Staatseisenbahnen umfasste am Schlusse des Jahres 1893 2746·83 km (darunter 327·42 km schmalspurig), wovon sich 2590·46 km im Eigenthum des sächsischen Staates befinden; 12·63 km sind davon verpachtet, während 68·25 km gepachtet und 0·80 km in Mitbetrieb genommen sind. Im Auslande liegen vom sächsischen Staatsbahnbesitz 233·74 km, und zwar im Herzogthum Sachsen-Altenburg 72·67 km, im Grossherzogthum Sachsen-Weimar 39·82 km, im Fürstenthum Reuss ältere Linie 35·34 km, im Königreich Böhmen 25·56 km, im Fürstenthum Reuss j. L. 46·90 km, im Königreich Preussen 12·62 km und im Herzogthum Sachsen-Meiningen 0·83 km. Da im Königreich Sachsen noch 156 23 km Bahnen unter fremder Verwaltung liegen, so ergibt sich, dass im Königreich Sachsen Ende 1893 überhaupt 2667·21 km Bahnen im Betriebe waren. Auf je 100 km² der Sächsischen Landesfläche kommen hienach durchschnittlich 17·79 km Eisenbahnen. Die Länge der unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, einschliesslich der ausserhalb Sachsens liegenden Strecken, sowie der Privatbahnen mit einer Länge von 129·61 km, umfasste am Schlusse des Jahres 1893 zusammen 2876·48 km.

Italien. (Beförderung von Petroleum.) Die beiden Betriebsgesellschaften des Adriatischen und Mittelmeernetzes sind dahin übereingekommen, dass Sendungen von Petroleum der Kategorie 8 der feuergefährlichen Güter (welches bei 17·5° Celsius ein specifisches Gewicht von mindestens 0·780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 mm nicht unter 21° Celsius entzündliche Dämpfe gibt) und anderen mineralischen Oelen gleicher Art im internen italienischen Verkehre von ihren Stationen bei Aufgabe in Metallgefässen — ohne gleichzeitige Verpackung in Holzkisten — zum Transporte angenommen werden können, jedoch unter der Bedingung, dass diese Gefässe aus starken verzinnten oder verzinkten Eisenbehältern bestehen, welche hermetisch mit Schraubenverschluss geschlossen sind, oder aber, wenn es sich um Weissblechbehälter oder Behälter aus verzinntem Eisenblech handelt, dass ein Muster von diesen vorläufig den Eisenbahn-Verwaltungen vorgelegt worden und von ihnen als hinlänglich stark und die gewollte Sicherheit während des Transportes bindend anerkannt worden ist. Derartige Behälter können, wenn sie nicht schweissen, sowohl für die Beförderung in ganzen Wagenladungen, wie als Stückgut angenommen werden. Ganze Wagenladungen sollen mit Holzlatten, welche bis zur Bestimmungsstation mitlaufen, befestigt, und Stückgut soll vorzugsweise in offenen, mit Decken versehenen Wagen verladen werden. Auf dem Frachtbrief hat der Absender zu erklären, dass es sich um Petroleum der in der erwähnten Kategorie 8 bezeichneten Art handelt.

— (Transport von Waffen und Munition nach Sicilien.) Nachdem das Verbot der Einfuhr von Waffen und Munition in Sicilien aufgehoben ist, kommen auf den Transport dieser Artikel die Bestimmungen des Gesetzes über die öffentliche Sicherheit zur Anwendung. Hienach können nach Art. 12 und 15 dieses Gesetzes Waffen und Munition in Sicilien nur dann eingehen, wenn sie an Personen adressirt sind, welche die Ermächtigung erhalten haben, damit Handel zu treiben, oder an solche, welche im Besitze eines Waffenpasses sind.

Frankreich. (Transport explosiver Gegenstände.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat bestimmt, dass „Oelgas" und „Kautschukballons für Kinder" in die vierte Kategorie der im Ministerial-Erlasse vom 9. Jänner 1888 benannten explosiven und feuergefährlichen Stoffe (andere als Pulver und Dynamit) eingestellt und zu nachstehenden Bedingungen zum Eisenbahn-Transporte zugelassen werden:

1. Das Oelgas muss in Behältern von Eisenblech verschlossen sein. Diese Behälter müssen vor dem Gebrauche einer Probe unterzogen werden, bei welcher sie einen Druck auszuhalten haben, der den bestimmungsgemässen um 6 kg per Quadratcentimeter übersteigt; die Probe ist alle 5 Jahre zu erneuern.
2. Die Kautschukballons für Kinder müssen, mit Ausnahme derjenigen, welche von den Reisenden in der Zahl von höchstens zwei in der Hand gehalten werden, in bedeckt gebauten, vollwandigen Wagen befördert werden.

Diese Bestimmungen haben nur einen provisorischen Charakter; sie werden mit der in Aussicht genommenen allgemeinen Regelung der Transportbedingungen für die explosiven und feuergefährlichen Güter endgiltig geregelt werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 T. Gehalt ist am 3. October mit 122 Passagieren und 703 Gewichtstonnen Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 110 Colli Zucker, 35 Colli Bier, 6 Colli Tabak, 12 Colli Wein, 100 Colli Esswaaren, 4 Colli Manufacte, 5 Colli Metallwaaren, 1 Collo Musikinstrumente; nach Soerabaya 120 Colli Mehl, 6 Colli Manufacte, 22 Colli Papier, 1 Collo Mützen; nach Padang 60 Colli Bier; nach Batavia 25 Colli Erdwachs; nach Samarang 50 Colli Erdwachs, 7 Colli Manufacte; nach Suez 2 Colli Spiritus; nach Suakim 60 Colli Zucker; nach Aden 78 Colli Mehl, 4 Colli Tabak, 5 Colli Metallwaaren, 115 Colli Kartoffeln, 100 Colli Zucker, 21 Colli Esswaaren; nach Zanzibar 3 Colli Baumwollwaaren, 85 Colli Mehl, 60 Colli Zucker; nach Massaua 14 Colli Spiritus, 100 Colli Zucker, 2 Colli Spielkarten, 60 Colli Bier; nach Bombay 513 Colli Papier, 26 Colli Glasperlen, 9 Colli Spielkarten, 2 Colli Schuhwaaren, 40 Colli Garne, 225 Colli Farben, 5 Colli Hopfen, 2 Colli Mützen, 138 Colli Manufacte, 20 Colli Knöpfe, 12 Colli Spielwaaren, 153 Colli Glaswaaren, 32 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 29 Colli Lampen, 100 Colli Holzwaaren, 50 Colli Mineralwässer, 5 Colli Porzellan, 60 Colli Baumwollwaaren, 212 Colli Metallwaaren, 2 Colli Spiritus, 177 Colli Obst; nach Kurrachee 60 Colli Papier, 450 Colli Zucker, 3 Colli Knöpfe, 6 Colli Baumwollwaaren, 33 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Metallwaaren, 20 Colli Hopfen, 20 Colli Esswaaren; nach Bagdad 7 Colli Manufacte, 4 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Kurzwaaren; nach Bassorah 11 Colli Glasperlen, 5 Colli Baumwollwaaren, 52 Colli Glaswaaren, 4 Colli Manufacte, 2 Colli Mützen, 5 Colli Porzellan, 11 Colli Papier; nach Calicut 5 Colli Metallwaaren; nach Mangalore 11 Colli Manufacte, 4 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 4 Colli Lampen; nach Hobsonsbay 40 Colli Insectenpulver; nach Colombo 16 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 4 Colli Hopfen, 6 Colli Manufacte, 35 Colli Garne; nach Madras 79 Colli Papier, 2 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 23 Colli Garne, 82 Colli Glaswaaren; nach Calcutta 153 Colli Papier, 13 Colli Metallwaaren, 2 Colli chirurgische Instrumente, 180 Colli Manufacte, 68 Colli Wein, 181 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Holzwaaren, 24 Colli Farben, 75 Colli Glaswaaren, 8 Colli Glasperlen, 21 Colli Knöpfe, 7 Colli Kurzwaaren, 47 Colli Garne, 8 Colli Hopfen; nach Penang 28 Colli Papier, 21 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Manufacte; nach Singapore 33 Colli Papier, 6 Colli Holzwaaren, 2 Colli Mützen, 280 Colli Bier, 51 Colli Garne, 8 Colli Metallwaaren, 31 Colli Baumwollwaaren; nach Soerabaya 8 Colli Manufacte, 22 Colli Papier, 1 Collo Mützen; nach Samarang 6 Colli Manufacte; nach Bangkok 7 Colli Garne; nach Macassar 28 Colli Garne, 50 Colli Mehl, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Manilla 57 Colli Papier, 7 Colli Baumwollwaaren; nach Tien-tsien 10 Colli Baumwollwaaren; nach Kobe 3 Colli chemische Producte. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 572.766 fl. ö. W.

Schifffahrt-Unternehmung der kgl. Ungarischen Staatsbahn. (Einführung einer neuen Fahrordnung im Bereiche der unteren Donau.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahn verlautbart, dass vom 15. November die Fahrten zwischen Belgrad und Schabatz und zwischen Mitrovicza und Bosnisch-Rácsa eingestellt und die Fahrordnung auf der Strecke Belgrad—Gradistye und Schabatz—Mitrovicza insofern einigermassen geändert werde, dass die Dampfer von Belgrad thalwärts und von Schabatz bergwärts später abgehen. Ferner wird vom 20. November l. J. angefangen der Localdampfer auf der Strecke Vukovár—Ujvidék (Neusatz) an Freitagen nicht verkehren und die Stationen Vukovár-Stadt, Illok und Futtak nicht mehr berühren. In Folge dessen wird der Gesammtverkehr am 15. d. mit der Station Bosnisch-Rácsa und am 20. d. mit den Stationen Vukovár-Stadt, Illok und Futtak eingestellt. Der Frachtenverkehr mit der auf der Savestrecke gelegenen Station Obrenovacz wird mit Fahrten nach Bedarf auch fernerhin aufrecht erhalten.

Regulirungsarbeiten im Bereiche der unteren Donau und speciell des „Eisernen Thores". (Lieferung von Remorqueuren durch die Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Altofen.) Die mit den Regulirungsarbeiten an der unteren Donau betraute General-Bauunternehmung hat im Interesse der Beschleunigung der Arbeiten im „Eisernen Thor" von der Altofener Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft zwei grosse Remorqueure bezogen, von welchen der „Tomen" mit 600 und

der „Ressel mit 400 indicirten Pferdekräften arbeitet. Beide Dampfer, deren Maschinen ungeachtet ihrer Stärke wenig Raum einnehmen, haben einen geringen Tiefgang.

Sachsen. (Elbestrompolizei.) Die kgl. Amtshauptmannschaften Pirna, Dresden-Neustadt und Meissen als Elbestromämter haben unterm 28. September die nachstehende Bekanntmachung, betreffend Rauchbelästigungen durch die auf der Elbe verkehrenden Dampfschiffe innerhalb des sächsischen Stromgebietes erlassen:

Einer von dem kgl. Ministerium des Innern nach Gehör der technischen Deputation erlassenen Verordnung zufolge werden in Gemässheit von § 8, Absatz 2 der Verordnung, die polizeiliche Beaufsichtigung der Dampfkessel betreffend, vom 5. September 1890 zur thunlichsten Verhütung von Rauchbelästigungen durch die auf der Elbe verkehrenden Dampfschiffe die Dampfschiffahrts-Gesellschaften, sowie sonstigen Unternehmer von Schiffahrten mit Fahrzeugen, welche mit Kesseln verbunden sind, wie deren Angestellte andurch angewiesen, innerhalb des zur Zuständigkeit der unterzeichneten Elbestromämter gehörigen Elbegebietes bei ihren Dampfkesselfeuerungen künftig die nachstehenden Vorschriften zu beachten:

§ 1.

Als Feuerungsmaterial sind rauchfreie oder mit schwachem Rauche verbrennende Brennstoffe zu wählen. Als solche sind zu bezeichnen:

a) Coaks oder ein Gemisch von Coaks und gasarmen Kohlen;
b) lignitartige, magere (gasarme) Braunkohlen;
c) gasarme Steinkohlen;
d) Briquetts aus gasarmen Kohlen;
e) Anthracitkohlen.

§ 2.

Die Beschickung des Rostes hat in der nachverzeichneten Weise zu geschehen:

a) man beschicke den Rost durch „Vornaufgeben“, nachdem das Feuer etwas zurückgeschoben ist;
b) man beschicke auf Rosten in weiten Flammenrohren abwechselnd die linke und die rechte Seite;
c) sind mehrere Flammenrohre vorhanden, so beschicke man die Roste derselben abwechselnd;
d) man gebe stets nur kleine Brennstoffmengen auf.

§ 3.

Die Rostbelastung (die stündlich auf 1 m^2 Rostfläche zur Verbrennung gelangende Brennstoffmenge) ist

a) bei Braunkohlenfeuerung auf 100—125 kg,
b) bei Steinkohlenfeuerung auf 75—100 kg

zu halten.

Auf die Feuerung von Coaks und völlig gasarmen Kohlen leidet die vorstehende Beschränkung der Rostbelastung keine Anwendung.

§ 4.

Behufs Regelung des Zuges ist während der diesjährigen Schiffahrtssaison, wie folgt, zu verfahren:

a) es ist mit dem Schornsteinschieber stets ein möglichst geringer „Fuchsquerschnitt“ einzustellen;
b) beim Beschicken der Roste ist die Zugklappe so weit zu schliessen, als es angeht, ohne die Flamme zurückschlagen zu lassen;
c) nach dem Aufwerfen oder Beschicken ist der Rost zu verstärken;
d) nachdem das Feuer durchgebrannt ist, ist die Luftzuführung wieder auf ein Minimum zu beschränken;
e) beim Anheizen und für die Zeiten der höchsten Dampfentwicklung ist ein Dampfstrahlgebläse zu verwenden.

Vom Aufgang der nächstjährigen Schiffahrtssaison und spätestens vom 1. April 1895 ab sind sämmtliche Dampfkesselheizungen mit selbstthätigen Zugregelungsapparaten — Planrostfeuerungen — zu versehen und ist die Zugregelung durch diese zu bewirken.

Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Anordnungen werden — von etwaiger privatrechtlicher Haftung für Schäden abgesehen — an den Schuldigen auf Grund von § 42 der Verordnung, die polizeiliche Beaufsichtigung der Dampfkessel betreffend, vom 5. September 1890, bezw. § 366, Ziffer 10, des Reichsstrafgesetzbuches geahndet werden.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im December 1894.) Im December 1894 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Export.

Nach:	Dampfer:	December
Livorpool	„Aleppo“ (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Palermo“	5—15
Bordeaux	„Szent István“	10—20
London	„Wm. Bailey“	10—20
Liverpool	„Lesbian“	10—20
Hull, Newcastle o/T.	„Bassano“	15—25
Liverpool	„Atlas“ (Cunard L.)	15—25
Rouen		15—25
New-York	„Bolivia“ (Anchor Line)	21—31
Rouen	„Széchenyi“	21—31
Gibraltar [1]), London	„Rákoczy“	21—31
Algier [1]), Glasgow	„Petöfi“	21—31
Leith	„Nagy Lajos“	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Kálman Király“	21—31
Barcelona [2]) (via Triest)	„Zichy“	25
Liverpool	„Tarifa“ (Cunard L.)	25/XII—5/1 95

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Algier, Gibraltar oder Tanger angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continentes, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im December 1894 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	December
London	Triest, Fiume	„Winestead“	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Báthori“	1—10
Glasgow	„ „	„Stefánia“	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa“ (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	Triest, Fiume	„Andrássy“	10—20
Hull, Newcastle o/T.	„ „	„Mourino“	10—20
Liverpool	„ „	„Andalusian“	10—20
London	„ „	„Mátyás Király“	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Marathon“ (Cunard Line)	15—25
Glasgow	Triest, Fiume	„Szent László“	21—31
Rouen	„ „	„Zrinyi“	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Matlekovits“	21—31
Rouen	„ „	„Baross“	21—31
London	„ „	„Sultana“	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferners nach von dem Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien, I.,** Zelinkagasse 2 — **Budapest,** Franz Josef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Die Wirkung der Frachtbrief-Vorschrift „bureau restante“ bei gleichzeitiger Vorschrift „en transit“.) Auf dem Frachtbriefe zu einer nach Antwerpen bestimmten Sendung war vom Absender „bureau restante“ und gleichzeitig „en transit“ vorgeschrieben worden. Die Empfangsstation hielt die Sendung auf der Hauptgüterexpedition und liess dieselbe zur Verfügung des Adressaten in das Local-Entrepôt bringen. Die entstandenen Ueberfuhrgebühren wurden eingehoben. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern, ersucht, sich über die Berechtigung zur Erhebung der Ueberfuhrgebühren auszusprechen, die nach der Meinung des Interessenten erspart worden wären, wenn die Sendung nach der Vorschrift „en transit“ im Transit-Entrepôt abgeliefert worden wäre, hat Folgendes geantwortet: Die beiden Vorschriften sind in ihrer Wirkung hinsichtlich des Ortes der Auslieferung widersprechend, ohne dass die eine in Bezug auf die zollamtliche Behandlung des Gutes die andere ausschliesst. Die Vorschrift „bureau restante“ drückt den Willen des Absenders aus, dass die Waare dem am Bestimmungsorte sich präsentirenden Adressaten ausgeliefert werde, und der Vollzug dieses der Eisenbahn gegebenen Auftrages wird regelmässig auf der Haupt- (Local-) Güterexpedition der Empfangsstation ausgeführt. Wenn dadurch auch die Entladung im Transit-Entrepôt ausgeschlossen ist, so verliert die Sendung keineswegs den Charakter

als Transitgut; um denselben zu wahren, hat die Bringung ins Local-Entrepôt stattgefunden, und erscheint somit die angefochtene Erhebung der Ueberfuhrskosten gerechtfertigt.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 10, S. 355.]

— Vorschrift der billigsten Fracht im Frachtbrief.) Mit Bezug auf die Antwort, welche das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern auf die Anfrage ertheilt hat, ob im internationalen Verkehre der Transportgeber sich die Taxberechnung nach einem französisch-deutschen Transporttarife gefallen lassen müsse, obgleich er für die französische Strecke den „Tarif le plus réduit", d. h. einen billigeren Specialtarif vorgeschrieben habe (vgl. Verordnungsblatt 1894, Nr. 111, Seite 1851), sind Bedenken geäussert und ist bei diesem Anlasse dem Art. 35 des Uebereinkommens folgende Auslegung vindicirt worden: Im internen wie im internationalen Verkehre sind die Bedingungen der verlangten und demzufolge zur Anwendung gelangenden Tarife Gesetz. Wenn in Gemässheit dieser Tarife eine Eisenbahn von der Verantwortlichkeit (für Verlust, Minderung oder Beschädigung) befreit ist — wobei die Verantwortlichkeit der am Transporte betheiligten anderen Bahnen intact bleibt — so muss eine Entschädigung, zu welcher der Transport hat Anlass geben können, allerdings, um der Vorschrift des gleichen Maximalbetrages für die ganze Transportstrecke zu genügen, auf diese kilometrisch vertheilt werden; bei der Auszahlung der Entschädigung ist jedoch diejenige Quote davon abzuziehen, welche auf die Strecke der Verwaltung entfällt, die die Verantwortlichkeit im Tarif abgelehnt hat und gegen welche der Entschädigte keine Ansprüche hatte. — Das Centralamt hat darauf geantwortet, dass es einem Zweifel nicht unterliegt, dass die Eisenbahnen sich auf diese Weise unter sich und mit dem Schadenersatzberechtigten auseinandersetzen könnten. Nur ist dies eben durch den Art. 35 ausgeschlossen, welcher die Specialtarife mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages für die internationalen Transporte nur dann zugesteht, wenn eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn und der gleiche Maximalbetrag für die ganze Transportstrecke zum Voraus gesichert ist. Wo bei einem internationalen Transporte diese Bedingungen nicht zutreffen, d. h. wo die Anwendung eines Specialtarifes mit verminderter Haftpflicht nur für einen Theil der Transportstrecke verlangt wird, wird die Versandtbahn die bezügliche Tarifvorschrift nicht annehmen. Selbstverständlich ist es aber, dass der Absender durch Verzicht auf den internationalen Frachtbrief und Aufgabe des Gutes in gebrochener Kartirung die Anwendung des billigeren Specialtarifes auf einer Theilstrecke des ganzen Transportweges sich sichern und damit diejenige eines Export- oder anderweitigen directen Tarifes vermeiden kann.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 10, S. 356.]

— (Anwendbarkeit der Art 12, Absatz 4, des internationalen Uebereinkommens.) Ueber die Frage, ob der Absatz 4 des Art. 12 des internationalen Uebereinkommens anwendbar sei, wenn es sich nicht um die unrichtige Anwendung eines Tarifes, sondern um diejenige eines unrichtigen Tarifes handelt, hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport sich in nachstehender Weise ausgesprochen: „In erster Linie ist durch den Art. 11 des Uebereinkommens bestimmt, dass die Eisenbahnen bei Berechnung der Fracht nur „die zu Recht bestehenden Tarife" anwenden sollen, d. h. die auf die betreffenden Transporte anwendbaren. Ist ein unrichtiger Tarif auf dieselben angewendet, so liegt entweder ein einfaches Versehen vor, und in diesem Falle kann kein Zweifel darüber sein, dass die Reclamation nach Abs. 4 des Art. 12 behandelt werden muss, der, wie insbesondere aus dem französischen Texte hervorgeht, alle möglichen Fälle von Irrthum vorsehen wollte (toute réclamation pour erreur n'est recevable); oder aber, es liegt wirklich ein Verschulden von Seiten der Eisenbahn vor, und man kann in diesem Falle kaum zögern, zu sagen: grobes Verschulden, weil eine Verletzung des im Art. 11 anerkannten Grundsatzes vorliegt; in diesem Falle könnte die Bestimmung in Ziffer 1 (nicht zu verwechseln mit Absatz 1) des Art. 44 angerufen werden, d. h. der Berechtigte könnte auf Grund des zu erbringenden Beweises zur Inanspruchnahme der durch Art. 45 festgesetzten Verjährungsfrist von 3 Jahren zugelassen werden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 10, S. 364.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Landesgerichtes als Handelsgericht Salzburg wurde am 14. November bei der Firma

„Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft" Nachstehendes eingetragen:

Auf Grund des Generalversammlungsbeschlusses vom 25. Februar 1893 und der Beurkundung hierüber vom 6. März 1893, G.-Z. 20.021, und des mit Erlass des hohen k. k. Ministeriums des Innern vom 11. September 1894, Z. 23.162, genehmigten Anhanges zu den Statuten haben die Art. 6 und 51 der Statuten in der abgeänderten Fassung zu lauten, wie folgt:

Art. 6. Das Gesellschaftscapital war ursprünglich für die in erster Linie auszuführenden Theilstrecken Ischl—Strobl und Mondsee—Salzburg mit 1,600.000 fl. ö. W., eingetheilt in 5000 Stück Prioritätsactien à 200 ö. W. mit fünfpercentiger Verzugsdividende und 3000 Stück Stammactien à 200 fl. ö. W., festgesetzt; dasselbe wurde zum Zwecke des Baues der Verbindungsstrecke Strobl—Mondsee und Ischl Localbahnhof—Ischl Staatsbahnhof der Staatsbahnlinie Steinach—Schärding, sowie zum Zwecke der Ausführung der Zahnradbahn auf den Schafberg in Folge des Beschlusses der Generalversammlung vom 22. Februar 1892 durch Ausgabe von 14.000 Stück Prioritätsactien à 200 fl. ö. W. mit fünfpercentiger Verzugsdividende und von 5000 Stück Stammactien à 200 fl. ö. W. um den Betrag von 3,800.000 fl. ö. W. erhöht, und beträgt daher gegenwärtig 5,400.000 fl. ö. W., zerlegt in 19.000 Stück Prioritätsactien à 200 fl. ö. W. mit fünfpercentiger Verzugsdividende und 8000 Stück Stammactien à 200 fl. ö. W.

Art. 51. Der Reservefond hat die Bestimmung, die Mittel zu bieten zur Bestreitung allfälliger aussergewöhnlicher Nachschaffungen und zur Deckung der Kosten für Erweiterungen, welche nicht durch Capitalsvermehrung aufgebracht werden.

Dem Reservefond werden zunächst der hiezu bestimmte Effectivbetrag von 72.000 fl. ö. W. des Anlagecapitales, sowie die bei der Bauausführung etwa in Folge von Minderleistungen gegenüber dem genehmigten Projecte erzielten Ersparnisse zugewiesen und wird derselbe ferner gemäss der Bestimmung des Art. 50, Pkt. 4, insolange dotirt, bis er 10 pCt. des gesammten Actiencapitales erweist.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 24. November herausgegebene CLII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 751: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. November 1894, Z. 92.671, betreffend die Gestattung von Erleichterungen hinsichtlich der beschränkten Verwerthung und Abfuhr von Schweinen von dem Borstenviehmarkte zu St. Marx.

Nr. 752: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 19. November 1894, Z. 161.998, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Lika-Krbava in Croatien nach Böhmen.

Nr. 753: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 20. November 1894, Z. 1134, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn und von Schweinen aus Steinbruch in das Schlachthaus der Stadt Cöthen.

Nr. 754: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. November 1894, Z. 15.174, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr, beziehungsweise des Eintriebes von Klauenthieren aus dem Comitate Lika-Krbava in Croatien nach Krain.

— (Inhalt des CLIII. Stückes der Neu-Ausgabe. Das am 26. November herausgegebene CLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 755: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. November 1894, Z. 15.444, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Krain.

Nr. 756: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. November 1894, Z. 92.780, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Zufuhr von Schweinen aus der königl. Freistadt Raab (Györ) in Ungarn nach Wien.

Nr. 757: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. November 1894, Z. 92.319, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Fejer einschliesslich Stuhlweissenburg in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 758: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 23. November 1894, Z. 20.767, betreffend das Verbot des kleinen Grenzverkehres mit Klauenthieren aus Preuss.-Schlesien nach Oesterr.-Schlesien längs der Grenze der politischen Bezirke Freiwaldau und Jägerndorf gegenüber den Kreisen Neisse und Leobschütz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 120, ddo. 20. October 1894, mit 1. December 1894 publicirte Einführung des Bayerisch-Oesterreichischen Grenztarifes erfolgt erst am 1. Jänner 1895.

Wien, am 26. November 1894. [892]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nichteinführung des Nachtrages V zu Theil II, Heft 1, des Gütertarifes.

Wegen eingetretener Hindernisse unterbleibt vorläufig die Einführung des in der Nummer 132 des Verordnungs-Blattes vom 17. November 1894 (Seite 2213) angekündigten Nachtrages V zu Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes.

Hinsichtlich dessen endgiltiger Ausgabe wird neuerliche Kundmachung erfolgen.

Wien, am 26. November 1894. [893]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau.

Einführung von Frachtsätzen für Mühlsteine.

Mit Giltigkeit vom 15. December 1894 gelangen für Sendungen von Mühlsteinen im Grenzverkehre Russland-Vorarlberg und Lindau die im Tarife des genannten Grenzverkehres vom 15. Mai 1894 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1, und zwar für nicht zusammengesetzte Mühlsteine die unter A für Eisen und Stahl bei 5000 und 10.000 kg, und für zusammengesetzte Mühlsteine die unter B für Eisenwaaren etc. bei 5000 und 10.000 kg vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 27. November 1894. [894]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abfertigungs-Befugnisse der Station Neu-Zagórz.

Mit 15. November 1894 wurde die Station Neu-Zágorz für den Güterverkehr aufgelassen und werden von diesem Zeitpunkte angefangen Stückgüter daselbst überhaupt weder aufgenommen noch ausgefolgt; für Güter in Wagenladungen, welche allenfalls in Neu-Zagórz zur Auf- oder Abgabe gelangen sollten, wird die Station Zagórz als Expeditionsstelle functioniren.

In der Station Neu-Zagórz gelangen sonach nur Personen und Reisegepäck zur Abfertigung, während der gesammte Güterexpeditionsdienst in Zagórz vereinigt ist.

Wien, im November 1894. [895]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Reexpedition von Gütern aller Art in Ala.

Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, können Frachtgutsendungen nach Italien via Peri, welche in Stationen der Strecken Budapest S.B. — Pragerhof, Graz—Pragerhof und Oedenburg—Barcs zur Aufgabe gelangen und für welche auf Grund der Instradirungsvorschriften des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, die ursprüngliche Aufgabsstation und die italienische Bestimmungsstation in Betracht gezogen, die Verkehrsleitung via Peri zu erfolgen hat, unter Beobachtung besonderer Bedingungen in der Station Ala zur Reexpedition gelangen.

Parteien, welche dieses Zugeständniss in Anspruch nehmen wollen, müssen sich vorerst wegen Bekanntgabe der vorerwähnten besonderen Bedingungen mit der gefertigten General-Direction ins Einvernehmen setzen.

Wien, am 23. November 1894. [896]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

als betriebführende Unternehmung der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Eröffnung der Station Frauenthal für den Gesammtverkehr.

Am 1. December 1894 wird die Station Frauenthal, zwischen den Stationen Gross-Florian und Deutsch-Landsberg auf der Linie Lieboch—Wies der Graz-Köflacher Eisenbahn, für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 25. November 1894. [897]

Sonstige Nachrichten.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Nachtrages zur zweiten Abtheilung des Heftes 3 der Verbandstarife [Altona, Hannover, Oldenburg und Lübeck-Büchen—Mittel- und Westschweiz].) Am 15. November ist zur zweiten Abtheilung des Heftes 3 der Verbandstarife (Altona, Hannover, Oldenburg und Lübeck-Büchen—Mittel- und Westschweiz) der 2. Nachtrag in Kraft getreten. Durch denselben wird die Station Bad Nauheim in den directen Verkehr aufgenommen und die Station Einbeck in den Ausnahmetarif Nr. 6 einbezogen.

— (Aufnahme von neuen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für rohe Baumwolle.) In den Ausnahmetarif Nr. 1 der zweiten Abtheilung des Heftes 4 der Norddeutsch-Schweizerischen Tarife (Ausnahmetarif für rohe Baumwolle) sind mit 15. November nachverzeichnete Frachtsätze für die Station Reiden der Schweizerischen Centralbahn (eigene Linien) aufgenommen worden:

	Centimes für 100 kg
Altona	310
Brake, Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham	310
Bremen	310
Cuxhaven	342
Hamburg H.	307
Harburg H.	307
Harburg U.-E.	309
Lübeck	323
Stettin	384

Binnen- und Verbands-Güterverkehre der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Verkehrsstelle Konnewitz für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.) Am 1. December wird die Verkehrsstelle Konnewitz, die bis jetzt nur dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, auch für Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die der Frachtberechnung im Binnenverkehre zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in den Nachträgen XVI—XIX zum Kilometerzeiger vom 1. April 1888 bereits vorgesehen. In den Verbandsverkehren mit Konnewitz werden Eil- und Stückgüter bis auf Weiteres nur direct abgefertigt, insofern die Frachtberechnung gemäss der Tarife auf Grund der Kilometer-Tariftabellen erfolgen kann.

Local- und Staatsbahnverkehre des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privat-Eisenbahnen, Niederdeutscher, Norddeutscher, Thüringisch-Bayerischer und Reichsbahn - Staatsbahn - Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Jüterbog — Treuenbrietzen (voraussichtlich am 1. December) werden die Stationen Schiessplatz Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen in die oben bezeichneten Verkehre einbezogen. Auf den Stationen Schiessplatz Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen findet Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren, auf den Stationen Schiessplatz Jüterbog und Treuenbrietzen ausserdem noch Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen statt.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Jüterbog—Treuenbrietzen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt werden die Stationen Schiessplatz Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen in den Verbands-Güterverkehr einbezogen. Die Frachtberechnung erfolgt nach den Entfernungen für Jüterbog zuzüglich folgender Streckenlängen:

Schiessplatz Jüterbog	8 km
Tiefenbrunnen	12 „
Treuenbrietzen	20 „

Bau-Ausschreibung.

Auf der Theilstrecke Lemberg—Lemberg Podzamcze, km 342·280 bis km 348·100 der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska, ist die **Ausführung der Unterbau- und Oberbauarbeiten** für das **zweite Geleise** im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen 377.038 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Projectspläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg (Copernikusgasse Nr. 30) einzusehen.

Die bezüglichen Anbote sind versiegelt spätestens bis 12. December 1894, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des 18.800 fl. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im November 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2142	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle zu Regiezwecken der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen			30.000 Tonnen Minimalquantum. Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn kein Ladegewicht angegeben ist) nach der Tragfähigkeit der Wagen. Einhaltung aller Bestimmungen des Tarifes für Regiekohlen-Sendungen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1894	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Tarif für Regiekohlen-Sendungen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen nach Eger, Eisenstein und Franzensbad vom 1. Juni 1894	Mark für 10000 kg			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf eine Dienststelle der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen als Empfängerin lautend, spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen	
				I. Stationen der k. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenb.:	Eger									
				Aussig					48·7	44·7	4			
				Brüx A.T.E.					43·2	39·2	4			
				Dux					46·7	42·7	4			
				Holtschitz-Seestadtl					41·2	37·2	4			
				Karbitz					48·7	44·7	4			
				Mariaschein					48·2	44·2	4			
				Schönfeld					48·7	44·7	4			
				Schwaz-Kuttowitz					48·2	44·2	4			
				Teplitz					48·2	44·2	4			
				Triebschitz					42·2	38·2	4			
				Türmitz					48·7	44·7	4			
				Ullersdorf					47·7	43·7	4			
				II. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:										
				Bilin					48·2	44·2	4			
				Bruch					45·2	41·2	4			
				Brüx k.k.St.B.					43·2	39·2	4			
				Dux-Ladowitz					46·7	42·7	4			
				Dux-Liptitz					45·2	41·2	4			
				Eisenberg					40·2	36·2	4			
				Kosten					47·7	43·7	4			
				Ober-Leutensdorf					43·2	39·2	4			
				Ossegg					45·2	41·2	4			
				Ossegg-Riesenberg					45·2	41·2	4			
				Teplitz-Waldthor					48·2	44·2	4			
				Wiesa					43·2	39·2	4			
				I. Stationen der k. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenb.:	Franzensbad									
				Aussig					48·3	44·3	4			
				Brüx A.T.E.					42·8	38·8	4			
				Dux					46·3	42·3	4			
				Holtschitz-Seestadtl					40·8	36·8	4			
				Karbitz					48·3	44·3	4			
				Mariaschein					47·8	43·8	4			
				Schönfeld					48·3	44·3	4			
				Schwaz-Kuttowitz					47·8	43·8	4			
				Teplitz					47·8	43·8	4			
				Triebschitz					41·8	37·8	4			
				Türmitz					48·3	44·3	4			
				Ullersdorf					47·3	43·3	4			
				II. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:										
				Bilin					47·8	43·8	4			
				Bruch					44·8	40·8	4			
				Brüx k.k.St.B.					42·8	38·8	4			
				Dux-Ladowitz					46·3	42·3	4			
				Dux-Liptitz					44·8	40·8	4			
				Eisenberg					39·8	35·8	4			
				Kosten					47·3	43·3	4			
				Ober-Leutensdorf					42·8	38·8	4			
				Ossegg					44·8	40·8	4			
				Ossegg-Riesenberg					44·8	40·8	4			
				Teplitz-Waldthor					47·8	43·8	4			
				Wiesa					42·8	38·8	4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2143	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Brannkohle in vollen Wagenladungen	(siehe unten)	Wien Ö.N.W.B. loco; I. Aspang, Biedermannsdorf, Edlitz, Erlach, Felixdorf, Klein-Wolkersdorf, Ober-Waltersdorf, Pitten, Scheihlingkirchen, Seebenstein, Tattendorf, Traiskirchen, Trnman, Wr.-Nenstadt (E.W.A.) und (S.B.). II. Centralfriedhof, Simmering E.W.A., Wien E.W.A. III. Maria-Lanzendorf. IV. Achan, Atzgersdorf, Baden, Brunn-Maria-Enzersdorf, Ebreichsdorf, Gloggnitz, Gumpoldskirchen, Guntramsdorf, Hennersdorf, Hetzendorf, Inzersdorf, Laxenburg, Liesing loco und transit für Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben, Mödling, Münchendorf, Neunkirchen, Ober-Eggendorf, Payerbach, Pfaffstätten, Pottendorf-Landegg, Pottschach, St. Egyden, Ternitz, Unter-Waltersdorf. V. Leobersdorf, Vöslan-Gainfarn. VI. Ebenfurth.	ad A. Aufbringung von 1000 metr. Tonnen. ad B. und I. bis inclusive VI. Aufbringung von 5000 metr. Tonnen. Anfrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife. Transporte, auf welche ad I. bis inclusive VI. ein Nachlass nicht entfällt, werden gleichwohl in das Minimalquantum mit eingerechnet	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Brannkohlen-Verkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 und Tarif für den Böhmischen Brannkohlen-Verkehr über Wien vom 1. Jänner 1894	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautend, welche den Rückvergütungsstempel einer Bahnverwaltung nicht tragen dürfen und die consignirt spätestens bis Ende Februar 1896 vorzulegen sind	Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive der Schleppbahngebühren der citirten Tarife und finden lediglich auf Transporte nach den namentlich angeführten Stationen Anwendung; dieselben können somit nach anderen Verkehrsgebieten mittelst Reexpedition nicht in Anspruch genommen werden. — Sollten sich die officiellen Frachtsätze des citirten Tarifes vom 1. Jänner 1894 nach den unter I.—VI. genannten Stationen innerhalb der Vertragsdauer ermässigen, so restringiren sich im gleichen Ausmasse die zugestandenen Nachlässe

Nach Wien Ö.N.W.B. loco — Kronen für 10000 kg:

von	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz A.	Zugestandener Frachtsatz B.	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze A.	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze B.
Bilin k.k.St.B.	94·0	86·8	76·8	7·2	17·2
Brüx A.T.E. n. k.k.St.B.	94·0	89·0	79·0	5·0	15·0
Dux und Dux-Ladowitz	94·0	86·2	76·2	7·8	17·8
Holtschitz-Seestadtl	95·0	90·6	80·6	4·4	14·4
Karbitz	89·0	82·6	72·6	6·4	16·4
Mariaschein	90·0	83·4	73·4	6·6	16·6
Schönfeld	88·6	82·4	72·4	6·2	16·2
Schwaz-Kuttowitz	94·0	86·0	76·0	8·0	18·0
Teplitz	91·4	84·4	74·4	7·0	17·0
Triebschitz	94·6	89·8	79·8	4·8	14·8
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	88·2	82·0	72·0	6·2	16·2
Ullersdorf	92·8	85·4	75·4	7·4	17·4
Wohontsch	92·8	85·4	75·4	7·4	17·4

Nach den Stationen I.—VI. — Nachlass von den officiellen Frachtsätzen in Kronen für 10000 kg:

von	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
Bilin k.k.St.B.	1·2	3·2	1·2	7·2	3·8	2.8
Brüx A.T.E. n. k.k.St.B.	—	1·0	—	5·0	2·0	1·6
Dux und Dux-Ladowitz	1·8	3·8	1·8	7·8	4·0	3·0
Holtschitz-Seestadtl	—	—	—	4·4	1·4	1·0
Karbitz	—	2·4	—	6·4	2·8	1·6
Mariaschein	—	2·6	—	6·6	2·8	1·8
Schönfeld	—	2·2	—	6·2	2·6	1·4
Schwaz-Kuttowitz	2·0	4·0	2·0	8·0	4·4	3·2
Teplitz	1·0	3·0	1·0	7·0	3·4	2·2
Triebschitz	—	—	—	4·8	1·8	1·4
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	1·2	2·2	1·1	6·2	2·6	1·4
Ullersdorf	1·4	3·4	1·4	7·4	3·6	2·6
Wohontsch	1·4	3·4	1·4	7·4	3·6	2·6

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2144	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle		Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg Siehe Tabelle			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens bis 31. März 1896 vorzulegen	

Nach	Bruck a/L. Localbahn, Bruck M.A.V. transito			Frättingsdorf			Grammat-Neusiedl loco und transito			Grossbach-Schönau loco			Grossbach-Schönau transito			Hainburg			Himberg			Hödnitz		
Von	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass
Bilin k.k.St.B. . . .	138·6	114·4	24·2	119·0	113·6	5·4	132·8	114·4	18·4	116·6	106·8	9·8	116·6	104·8	11·8	143·8	119·6	24·2	131·2	114·4	16·8	117·6	106·8	10·8
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	139·8	116·2	23·6	120·2	114·8	5·4	134·0	116·2	17·8	117·8	108·0	9·8	117·8	106·0	11·8	145·0	121·4	23·6	132·4	116·2	16·2	118·8	108·0	10·8
Dux und Dux-Ladowitz	137·8	112·8	25·0	118·2	112·8	5·4	132·0	112·8	19·2	115·8	106·0	9·8	115·8	104·0	11·8	143·0	118·0	25·0	130·4	112·8	17·6	116·8	106·0	10·8
Holtschitz-Seestadtl	140·8	117·2	23·6	121·2	115·8	5·4	135·0	117·2	17·8	118·8	109·0	9·8	118·8	107·0	11·8	146·0	122·4	23·6	133·4	117·2	16·2	119·8	109·0	10·8
Karbitz	131·8	107·8	24·0	112·2	106·8	5·4	126·0	107·8	18·2	109·8	101·2	8·6	109·8	99·2	10·6	137·0	113·0	24·0	124·4	107·8	16·6	110·8	101·2	9·6
Mariaschein	133·2	108·8	24·4	113·6	108·2	5·4	127·4	108·8	18·6	111·2	102·0	9·2	111·2	109·0	11·2	138·4	114·0	24·4	125·8	108·8	17·0	112·2	102·0	10·2
Schönfeld	131·0	107·4	23·6	111·4	106·0	5·4	125·2	107·4	17·8	109·0	100·8	8·2	109·0	98·8	10·2	136·2	112·6	23·6	123·6	107·4	16·2	110·0	100·8	9·2
Schwaz-Kuttowitz .	137·8	113·4	24·4	118·2	112·8	5·4	132·0	113·4	18·6	115·8	106·0	9·8	115·8	104·0	11·8	143·0	118·6	24·4	130·4	113·4	17·0	116·8	106·0	10·8
Teplitz	135·4	110·2	25 2	115·8	110·4	5·4	129·6	110·2	19·4	113·4	103·6	9·8	113·4	101·6	11·8	140·6	115·4	25·2	128·0	110·2	17·8	114·4	103·6	10·8
Triebschitz	140·4	116·8	23·6	120·8	115·4	5·4	134·6	116·8	17·8	118·4	108·6	9·8	118·4	106·6	11·8	145·6	122·0	23·6	133·0	116·8	16·2	119·4	108·6	10·8
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt . .	130·6	107·0	23·6	111·0	105·6	5·4	124·8	107·0	17·8	108·6	100·4	8·2	108·6	98·4	10·2	135·8	112·2	23·6	123·2	107·0	16·2	109·6	100·4	9·2
Ullersdorf	137·0	111·6	25·4	117·4	112·0	5·4	131·2	111·6	19·6	115·0	105·2	9·8	115·0	103·2	11·8	142·2	116·8	25·4	129·6	111·6	18·0	116·0	105·2	10·8
Wohontsch	137·0	111·6	25·4	117·4	112·0	5·4	131·2	111·6	19·6	115·0	105·2	9·8	115·0	103·2	11·8	142·2	116·8	25·4	129·6	111·6	18·0	116·0	105·2	10·8

Nach	Laa			Ladendorf			Lanzendorf-Pellendorf			Mistelbach			Neubau-Kreuzstätten			Poysdorf			Schwechat-Kledering			Simmering		
Von	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass
Bilin k.k.St.B. . . .	116·6	113·6	3·0	121·8	113·6	8·2	130·2	112·0	18·2	120 4	113·6	6·8	123·2	113·6	9·6	130·4	115·6	14·8	129·6	111·0	18·6	128·4	103·0	25·4
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	117·8	114·8	3·0	123·0	114·8	8·2	131·4	113·8	17·6	121·6	114·8	6·8	124·4	114·8	9·6	131·6	116·8	14·8	130·8	112·8	18·0	129·6	104·8	24·8
Dux und Dux-Ladowitz	115·8	112·8	3·0	121·0	112·8	8·2	129·4	110·4	19·0	119·6	112·8	6·8	122·4	112·8	9·6	129·6	114·8	14·8	128·8	109·4	19·4	127·6	101·4	26·2
Holtschitz-Seestadtl	118·8	115·8	3·0	124·0	115·8	8·2	132·4	114·8	17·6	122·6	115·8	6·8	125·4	115·8	9·6	132·6	117·8	14·8	131·8	113·8	18·0	130·6	105·8	24·8
Karbitz	109·8	106·8	3·0	115·0	106·8	8·2	123·4	105·4	18·0	113·6	106 8	6·8	116·4	106·8	9·6	123·6	108·8	14·8	122·8	104·4	18·4	121·6	96·4	25·2
Mariaschein	111·2	108·2	3·0	116·4	108·2	8·2	124·8	106·4	18·4	115·0	108·2	6·8	117·8	108·2	9·6	125·0	110·2	14·8	124·2	105·4	18·8	123·0	97·4	25·6
Schönfeld	109·0	106·0	3·0	114·2	106·0	8·2	122·6	105·0	17·6	112·8	106·0	6·8	115·6	106·0	9·6	122·8	108·0	14·8	122·0	104·0	18·0	120·8	96·0	24·8
Schwaz-Kuttowitz .	115·8	112·8	3·0	121·0	112·8	8·2	129·4	111·0	18·4	119·6	112·8	6·8	122·4	112·8	9·6	129·6	114·8	14·8	128·8	110·0	18·8	127·6	102·0	25·6
Teplitz	113·4	110 4	3·0	118·6	110·4	8·2	127·0	107·8	19·2	117·2	110·4	6·8	120·0	110·4	9·6	127·2	112·4	14·8	126·4	106·8	19·6	125·2	98·8	26·4
Triebschitz	118·4	115·4	3·0	123·6	115·4	8·2	132 0	114·4	17·6	122·2	115·4	6·8	125·0	115·4	9·6	132·2	117·4	14·8	131·4	113·4	18·0	130·2	105·4	24·8
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt . .	108·6	105·6	3·0	113·8	105·6	8·2	122·2	104·6	17·6	112·4	105·6	6·8	115·2	105·6	9·6	122·4	107·6	14·8	121·6	103·6	18·0	120·4	95·6	24·8
Ullersdorf	115·0	112·0	3·0	120·2	112·0	8·2	128·6	109·2	19·4	118·8	112·0	6·8	121·6	112·0	9·6	128·8	114·0	14·8	128·0	108·2	19·8	126·8	100·2	26·6
Wohontsch	115·0	112·0	3·0	120·2	112·0	8·2	128·6	109·2	19·4	118·8	112·0	6·8	121·6	112·0	9·6	128·8	114·0	14·8	128·0	108·2	19·8	126·8	100·2	26·6

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2145	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Bilin	Kralup St.E.G.	**400 Tonnen Minimalquantum.** Beachtung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg: 56·6	42·8	13·8	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der Gewerkschaft als Versenderin lautend, spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen	
2146	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Den im Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 enthaltenen Kohlenversandtstationen der A.T.E. u. k. k. österr. St.B.	Kralup St.E.G. loco und transit für Stationen der Strecke Kralup—Welwarn	Unter Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr bestehenden Tarifbestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Verschieden	Verschieden	2·2 Kronen für 10000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis spätestens Ende März 1896 vorzulegen	
2147	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Den im Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 enthaltenen Kohlenversandtstationen der A.T.E. und k. k. öst. St.B.	Brünn St.E.G. und Schimitz	**2000 Tonnen**	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg: Verschieden	Verschieden	2·—	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lauten müssen, einen Refactiestempel nicht tragen dürfen und die consignirt spätestens bis 31. März 1896 vorzulegen sind	
						Für das in der Zeit vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895 die Anzahl von 2000 Tonnen übersteigende Quantum bis 4000 Tonnen			Verschieden	Verschieden	6·—			
				Bilin k.k.St.B.		Für das in der Zeit vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895 die Anzahl von 4000 Tonnen übersteigende Quantum. Unter Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen			115·6	90·4	25·2			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					116·8	91·6	25·2			
				Dux und Dux-Ladowitz					114·8	89·6	25·2			
				Holtschitz-Seestadtl					117·8	92·6	25·2			
				Karbitz					108·8	85·8	23·0			
				Mariaschein					110·2	86·6	23·6			
				Schönfeld					108·0	85·4	22·6			
				Schwaz-Kuttowitz					114·8	89·6	25·2			
				Teplitz					112·4	87·2	25·2			
				Triebschitz					117·4	92·2	25·2			
				Türmitz u. Prödlitz-Ladepunkt					107·6	85·0	22·6			
				Ullersdorf					114·0	88·8	25·2			
				Wohontsch					114·0	88·8	25·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2148	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle						Kronen für 10000 kg					
				Brüx	Libčic	100 Wagen Minimalquantum Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, vom 1. März 1894	57·8	54·0	3·8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, ohne Refactiestempel, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Kohlensendungen von Türmitz-Prödlitz-Ladepunkt, Schönfeld, Karbitz und Mariaschein nach Libčic werden in das Quantum von 100 Wagen eingerechnet
				Dux					55·8	52·0	3·8			
				Dux-Ladowitz					55·8	52·0	3·8			
				Schwaz-Kuttowitz					55·8	52·0	3·8			
				Teplitz					52·6	52·0	0·6			
				Triebschitz					58·4	54·6	3·8			
				Ullersdorf					54·2	52·0	2·2			
2149	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle						Kronen für 10000 kg					
				Karbitz	Prag St.E.G.	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, vom 1. März 1894	49·0	42·0	7·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens bis 31. März 1896 vorzulegen	
				Mariaschein					50·4	42·0	8·4			
				Schwaz-Kuttowitz					55·0	43·2	11·8			
				Schönfeld					48·2	42·0	6·2			
				Teplitz					52·6	42·0	10·6			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					47·8	42·0	5·8			
				Ullersdorf					54·2	42·4	11·8			
				Wohontsch					54·2	42·4	11·8			
				Karbitz	Prag Oe.N.W.B.				52·8	42·0	10·8			
				Mariaschein					54·2	42·0	12·2			
				Schwaz-Kuttowitz					58·8	43·2	15·6			
				Schönfeld					52·0	42·0	10·0			
				Teplitz					56·4	42·0	14·4			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					51·6	42·0	9·6			
				Ullersdorf					58·0	42·4	15·6			
				Wohontsch					58·0	42·4	15·6			
				Karbitz	Prag B.N.B.				56·8	42·0	14·8			
				Mariaschein					58·2	42·0	16·2			
				Schwaz-Kuttowitz					62·8	43·2	19·6			
				Schönfeld					56·0	42·0	14·0			
				Teplitz					60·4	42·0	18·4			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					55·6	42·0	13·6			
				Ullersdorf					62·0	42·4	19·6			
				Wohontsch					62·0	42·4	19·6			
2150	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Bubenč St.E.G.	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, vom 1. März 1894	55·8	50·0	5·8	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens bis 31. März 1896 vorzulegen	
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					57·0	52·4	4·6			
				Dux und Dux-Ladowitz					55·0	49·4	5·6			
				Holtschitz-Seestadtl					58·0	54·0	4·0			
				Karbitz	Bubenč St.E.G. Bubna St.E.G.				49·0	48·0	1·0			
				Mariaschein					50·4	48·0	2·4			
				Schwaz-Kuttowitz					55·0	49·2	5·8			
				Schönfeld					48·2	48·0	0·2			
				Teplitz					52·6	48·0	4·6			
				Triebschitz	Bubenč St.E.G.				57·6	53·4	4·2			
				Ullersdorf	Bubenč St.E.G. Bubna St.E.G.				54·2	48·4	5·8			
				Wohontsch					54·2	48·4	5·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2151	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Lieben St.E.G.	2500 Tonnen Minimalquantum. Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens 31. März 1896 vorzulegen	
				Bilin (k k.St.B.)					52	48	4			
				Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)					54·4	50·4	4			
				Dux und Dux-Ladowitz					51·4	47·4	4			
				Holtschitz-Seestadtl					56	52	4			
				Karbitz					50	46	4			
				Mariaschein					50	46	4			
				Schönfeld					50	46	4			
				Schwaz-Kuttowitz					51·2	47·2	4			
				Teplitz					50	46	4			
				Triebschitz					55·4	51·4	4			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					50	46	4			
				Ullersdorf					50·4	46·4	4			
				Wohontsch					50·4	46·4	4			
2152	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Lieben Oe.N.W.B.	2500 Tonnen Minimalquantum. Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens 31. März 1896 vorzulegen	
				Bilin (k.k.St.B.)					52	48	4			
				Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)					54·4	50·4	4			
				Dux und Dux-Ladowitz					51·4	47·4	4			
				Holtschitz-Seestadtl					56	52	4			
				Karbitz					50	46	4			
				Mariaschein					50	46	4			
				Schönfeld					50	46	4			
				Schwaz-Kuttowitz					51·2	47·2	4			
				Teplitz					50	46	4			
				Triebschitz					55·4	51·4	4			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					50	46	4			
				Ullersdorf					50·4	46·4	4			
				Wohontsch					50·4	46·4	4			
2153	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle für Regiezwecke der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn		Aussig A.T.E. transit	Auflieferung eines Jahresquantums von mindestens 40000 Tonnen. Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn adressirt sind, und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn"	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Kronen für 1000 kg			Im Kartirungswege		Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Bilin (k.k.St.B.)					1·92	1·54	0·38			
				Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)					2·04	1·78	0·26			
				Dux und Dux-Ladowitz					1·76	1·44	0·32			
				Holtschitz-Seestadtl					2·14	1·88	0·26			
				Karbitz					1·08	0·98	0·10			
				Mariaschein					1·22	1·06	0·16			
				Schönfeld					1·00	0·96	0·04			
				Schwaz-Kuttowitz					1·76	1·44	0·32			
				Teplitz					1·44	1·18	0·26			
				Triebschitz					2·10	1·84	0·26			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					0·96	0·92	0·04			
				Ullersdorf					1·60	1·32	0·28			
				Wohontsch					1·60	1·32	0·28			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2154	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterreichischen Nordwestbahn	Braunkohle		Zawratetz-Třemošnitz	Aufrechthaltung der Bestimmungen des ausgeführten Tarifes	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg			Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	
				Bilin k.k.St.B.					107·0	89·0	18			
				Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.					108·2	90·2	18			
				Dux und Dux-Ladowitz					106·2	88·2	18			
				Holtschitz-Seestadtl					109·2	91·2	18			
				Karbitz					100·2	82·2	18			
				Mariaschein					101·6	83·6	18			
				Schönfeld					99·4	81·4	18			
				Schwaz-Kuttowitz					106·2	88·2	18			
				Teplitz					103·8	85·8	18			
				Triebschitz					108·8	90·8	18			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					99·0	81·0	18			
				Ullersdorf					105·4	87·4	18			
				Wohontsch					105·4	87·4	18			
2155	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		a) Dzbell-Jessenetz b) Kornitz	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Tarifbestimmungen. Instradirung über Aussig (St.E.G.)-Triebitz	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kronen pro 10000 kg a) / b)		Im Kartirungswege		Die Schleppbahngebühr ist in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.						137·6 / 123·6				
				Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.						138·8 / 124·8				
				Dux und Dux-Ladowitz						136·8 / 122·8				
				Holtschitz-Seestadtl						139·8 / 125·8				
				Karbitz						130·8 / 116·8				
				Mariaschein						132·2 / 118·2				
				Schönfeld						130·0 / 116·0				
				Schwaz-Kuttowitz						136·8 / 122·8				
				Teplitz						134·4 / 120·4				
				Triebschitz						139·4 / 125·4				
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt						129·6 / 115·6				
				Ullersdorf						136·0 / 122·0				
				Wohontsch						136·0 / 122·0				
2156	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Dzbell-Jessenetz und Kornitz	500 Tonnen Minimalquantum. Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Tarifbestimmungen Instradirung über Aussig (St.E.G.)-Triebitz	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ermässigte Kartirungs-Frachtsätze laut vorstehender Kundmachung Nr. 2155	Verschieden	Verschieden		Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens Ende März 1896 einzubringen	
				Bilin k.k.St.B.							11·2			
				Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.							11·2			
				Dux und Dux-Ladowitz							11·2			
				Holtschitz-Seestadtl							11·2			
				Karbitz							9·0			
				Mariaschein							9·6			
				Schönfeld							8·6			
				Schwaz-Kuttowitz							11·2			
				Teplitz							11·2			
				Triebschitz							11·2			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt							8·6			
				Ullersdorf							11·2			
				Wohontsch							11·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2157	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle		Aussig chemische Fabrik	Auflieferung von 125000 Tonnen*) Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Kronen für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen der chemischen Fabrik als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 8 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlen-Aufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet. Die Schleppbahngebühr ist in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					1·92	1·76	0·16			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					2·04	1·88	0·16			
				Dux und Dux-Ladowitz					1·76	1·68	0·08			
				Holtschitz-Seestadtl					2·14	1·98	0·16			
				Schwaz-Kuttowitz					1·76	1·68	0·08			
				Triebschitz					2·10	1·94	0·16			
2158	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Schwefelkies und Coelestin	Aussig Elbe	(Aussig (chemische Fabrik [Fabrikshof])	600 Wagen Minimalquantum. Aufgabe in vollen Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	10·40 Kronen für 10000 kg	8 Kronen für 10000 kg	2·40 Kronen für 10000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe und die Bestätigungen über die gezahlten Umschlagsgebühren, beide Documente bis spätestens Ende Februar 1896 anher vorzulegen	Die Umschlagsgebühr wird im Rückvergütungswege von 3·5 Pfennigen auf 3 Pfennige pro 100 kg herabgesetzt. Für das Wiegen dieser Sendungen an der Elbe sind Heller pro 100 kg zu zahlen
2159	Mährisch-schlesischen Centralbahn		Bruchsteine der Post. S-58	Freudenthal	Troppau M.S.C.B.	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, in minimo für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis 31. December 1894	Localtarif	13·8	6·9	6·9	Im Rückvergütungswege	Gegen bis spätestens Ende Februar 1895 erfolgte Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche die Bemerkung enthalten müssen, dass die Sendungen zum Bau der Strecke Troppau—Ratibor verwendet wurden	
					Troppau K.F.N.B.				14·7	7·3	7·4			
				Kriegsdorf	Troppau M.S.C.B.				15·3	7·6	7·7			
					Troppau K.F.N.B.				16·2	8·1	8·1			

2160 Südbahn-Gesellschaft

Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zum Wiederaufbau und zur Einrichtung der abgebrannten Baumwoll-Spinnerei und Weberei in Pottendorf Verwendung finden, gelangt ab Stationen der cisleithanischen Linien der Südbahn nach Pottendorf-Landegg ausnahmsweise vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895 der Ausnahmstarif XVII unter den festgesetzten Bedingungen, jedoch mit der Modification zur Anwendung, dass für Transporte ab Wien-Matzleinsdorf nach Pottendorf-Landegg die Begünstigungstarife unter Zugrundelegung einer Entfernung von 40 km zur Berechnung kommen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2161	Eisenbahn Wien-Aspang		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Stationen der Strecke Wien E.W.A. und Kl. Schwechat-Edlitz	Edlitz	Die Transporte müssen zum Baue und zur Einrichtung einer mechanischen Weberei und Spinnerei bestimmt sein. Bezüglich der Nebengebühren bleiben die normalen Tarifbestimmungen aufrecht	Bis Ende Mai 1895	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen mit der Beschränkung, dass die Sendungen mindestens 40 km auf der Linie der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang zurücklegen müssen und ein Minimal-Einheitssatz von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer resultiren muss, falls nicht die normale Frachtberechnung einen niedrigeren Einheitssatz pro 100 kg und 1 km ergibt. Der Minimalfrachtsatz hat in allen Fällen 4 kr. pro 100 kg zu betragen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die schliessende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, bis Ende Juli 1895	
2162	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Roher Thon und Thonerde der Classe C	Kolin Oe.N.W.B.	a) nach sämmtlichen Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (exclusive Pardubitz und Opatovitz) b) nach den Stationen der Strecke Neupaka-Altpaka-Parschnitz, nebst den Flügelstrecken Trautenau-Freiheit-Johannisbad und Pelsdorf-Hohenelbe, ferner nach Hohenbruck	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Frachtsätze der Classe C	Frachtsätze des Special-Tarifes 3		Im Kartirungswege		Der Porto-Zuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
2163	Südbahn-Gesellschaft	K. k. priv. Graz-Köflacher-Bahn	Frachtgüter für Regiezwecke der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz	sämmtlichen Stationen der k. k. priv. Graz-Köflacher-Eisenbahn (und vice versa)	Preding-Wieselsdorf	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen an die Betriebsleitung der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz adressirt sein oder von derselben zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der k. k. priv. Graz-Köflacher Bahn	Verschieden	0·3 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km incl. Manipulations-Gebühr	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
2164	Südbahn-Gesellschaft		Holzwaaren, feine, auch gebeizt, gefärbt, gefirnisst, lackirt, polirt, vergoldet, versilbert und bronzirt	Waidbruck	Wien (Matzleinsdorf)	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	744	592	152	Im Kartirungswege		
					Budapest S.B.				907 bezw. incl. ung. Steuer	800	107			
			Conserven	Bozen-Gries	Wien (Matzleinsdorf)				768	608	160			
					Budapest S.B.				943 bezw. incl. ung. Steuer	820	123			
			Steinbauerwaaren, in Kisten verpackt	Bozen-Gries	Wien (Matzleinsdorf)				768	608	160			
				Sterzing					684	496	188			
			Garne der Pos. G—3 und 4 des Tarifes Theil I	Matrei	Wien (Matzleinsdorf)				457	360	97			
2165	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Prerau	M.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	34·2 kr.	24 kr.	10·2 kr.	Im Kartirungswege		
2166	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leer retourgehende Bierfässer	M.-Ostrau	Prerau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Anflegen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	26·2 kr.	24 kr.	2·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Anflegen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Anflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	

Portlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2167	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oberschlesische Kohle und Coaks	Mittelwalde transit (via Wildenschwert)	Pardubic (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. Jänner 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 31·0		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Die für Pardubic (St.E.G.) bestimmten Sendungen müssen in Pardubic von dem Adressaten auch bezogen, resp. factisch vom Bahnhofe abgeführt werden
					Přelouč					40·1				
					Choltic					45·7				
					Heřmanměstec					47·7				
					Kostelec-Vižec					49·3				
					Prachovic					50·5				
					Kalk-Podol					50·9				
2168	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Coaks	Von sämmtlichen Stationen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Wien (St.E.G.) loco und transit (für Stationen der Südbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Eisenbahn Wien-Aspang)	Für das 3000 t übersteigende Quantum. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coake bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Ausnahmetarif der St.E.G. vom 1. März 1888	Verschieden	7·9 kr.	1·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Für das 3000 t übersteigende Quantum wird der Nachlass von 1·8 kr. pro 100 kg nicht liquidirt
2169	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatsbahnen	Schotter und Bruchsteine	Dévény-Ujfalu	Schönfeld-Lassée	1000 t. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband-Tarife Theil II, Heft 1 und 4	Kreuzer 11	9·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längst. bis Ende März 1896	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				11	9·5	1·5			
					Raasdorf				12	10·0	2·0			
					Stadlau				15	11·0	4·0			
					Gerasdorf				14	12·0	2·0			
					Wolkersdorf				14	13·0	1·0			
					Schleinbach				18	14·5	3·5			
					Mistelbach				24	18·0	6·0			
2170	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regietransporte der königl. ungar. Staatseisenbahnen	Marchegg (Station) (oder vice versa)	Marchegg (Landesgrenze)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895			0·16 kr.		Im Abrechnungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2171	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Mittelsteine, via Ottendorf	Halbstadt (St.E.G.) loco	200 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. März 1888	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1896	
2172	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Fässer, leere, gebrauchte (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	Lieben (Oe.N.W.B. u. St.E.G.)	Bruck a/L. (St.E.G.) trs.	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen		kr. 67		Im Kartirungswege		
					Grammat-Neusiedl (St.E.G.)					64				
2173	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cichorienwurzeln, frische	Königgrätz	Komotau (A.T.E. oder B.E.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif Theil II, Heft 3a des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1888	kr. 61·1	kr. 56·5	kr. 4·6	Im Kartirungswege		
			Cichorienwurzeln, gedörrte oder getrocknet			Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			61·1	58·6	2·5			
2174	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen aller Art, zerlegt und unzerlegt, Locomobile, Dresch-, Säe- (auch Drill-) Maschinen	Altona	Pozsony und vice versa	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Zahlung der Fracht hiefür	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 3 vom 15. October 1893	in Pfennigen *) 329	308	21	Im Kartirungswege		*) Die Coursdifferenz beträgt 1 Pfennig pro 100 kg und wird bis auf Weiteres doppelt von nebigen Frachtsätzen in Abzug gebracht. Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit
				Bremen (Hauptbahnhof u. Freibezirk)					328	319	9			
				Brake, Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Nordenham					342	332	10			
				Hamburg B.					325	306	19			
				Lübeck					327	308	19			
				Harburg H.					320	301	19			
				Stettin					270	246	24			
				Swinemünde					290	271	19			
				Warnemünde					324	300	24			

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication Post Nr. 1908 im Verordnungs-Blatte Nr. 125 ex 1894 haben die Frachtsätze für den Verkehr zwischen den daselbst angeführten Budapester Bahnhöfen, dann zwischen Kőbanya-alsó p. u., Kőbanya-Felső p. u. und Ó-Buda-Filatorigát einerseits und Warnemünde andererseits statt 374 Pf. richtig 341 Pf. zu lauten. Ferner hat der daselbst angegebene Frachtsatz für die Relation Moson-Magyar-Óvar—Warnemünde statt 352 Pf. richtig 321 Pf. zu lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2161	Eisenbahn Wien-Aspang		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Stationen der Strecke Wien E. W. A. und Kl. Schwechat-Edlitz	Edlitz	Die Transporte müssen zum Baue und zur Einrichtung einer mechanischen Weberei und Spinnerei bestimmt sein. Bezüglich der Nebengebühren bleiben die normalen Tarifbestimmungen aufrecht	Bis Ende Mai 1895	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen mit der Beschränkung, dass die Sendungen mindestens 40 km auf der Linie der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang zurücklegen müssen und ein Minimal-Einheitssatz von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer resultiren muss, falls nicht die normale Frachtberechnung einen niedrigeren Einheitssatz pro 100 kg und 1 km ergibt. Der Minimalfrachtsatz hat in allen Fällen 4 kr. pro 100 kg zu betragen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die schliessende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, bis Ende Juli 1895	
2162	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Roher Thon und Thonerde der Classe C	Kolin Oe. N. W. B.	a) nach sämmtlichen Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (exclusive Pardubitz und Opatovitz) b) nach den Stationen der Strecke Neupaka-Altpaka-Parschnitz, nebst den Flügelstrecken Trautenau-Freiheit-Johannisbad und Pelsdorf-Hohenelbe, ferner nach Hohenbruck	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Frachtsätze der Classe C	Frachtsätze des Special-Tarifes 3		Im Kartirungswege		Der Porto-Zuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
2163	Südbahn-Gesellschaft	K. k. priv. Graz-Köflacher-Bahn	Frachtgüter für Regiezwecke der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz	sämmtlichen Stationen der k. k. priv. Graz-Köflacher-Eisenbahn	Preding-Wieselsdorf und vice versa	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen an die Betriebsleitung der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz adressirt sein oder von derselben zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der k. k. priv. Graz-Köflacher Bahn	Verschieden	0·3 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km incl. Manipulations-Gebühr	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
2164	Südbahn-Gesellschaft		Holzwaaren, feine, auch gebeizt, gefärbt, gefirnisst, lackirt, polirt, vergoldet, versilbert und bronzirt	Waidbruck	Wien (Matzleinsdorf)	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	744	592	152	Im Kartirungswege	.	
					Budapest S.B.				907	800 bezw. incl. ung. Steuer	107			
			Conserven	Bozen-Gries	Wien (Matzleinsdorf)				768	608	160			
					Budapest S.B.				943	820 bezw. incl. ung. Steuer	123			
			Steinbauerwaaren, in Kisten verpackt	Bozen-Gries	Wien (Matzleinsdorf)				768	608	160			
				Sterzing					684	496	188			
			Garne der Pos. 6—8 und 4 des Tarifes Theil I	Matrei	Wien (Matzleinsdorf)				457	360	97			
2165	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Preran	M.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	34·2 kr.	24 kr.	10·2 kr.	Im Kartirungswege		
2166	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leer retourgehende Bierfässer	M.-Ostrau	Preran	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Anflegen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	26·2 kr.	24 kr.	2·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Anfladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Anflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2167	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oberschlesische Kohle und Coaks	Mittelwalde transit (via Wildenschwert)	Pardubic (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. Jänner 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 31·0		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Die für Pardubic (St.E.G.) bestimmten Sendungen müssen in Pardubic von dem Adressaten auch bezogen, resp. factisch vom Bahnhofe abgeführt werden
					Přelouč					40·1				
					Choltic					45·7				
					Heřmanměstec					47·7				
					Kostelec-Vižec					49·3				
					Prachovic					50·5				
					Kalk-Podol					50·9				
2168	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Coaks	Von sämmtlichen Stationen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Wien (St.E.G.) loco und transit (für Stationen der Südbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Eisenbahn Wien-Aspang)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Ausnahmetarif der St.E.G. vom 1. März 1888	Verschieden		7·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Für das 3000 t übersteigende Quantum wird der Nachlass von 1·8 kr. pro 100 kg nicht liquidirt
						Für das 3000 t übersteigende Quantum.					1·8 kr.			
2169	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatsbahnen	Schotter und Bruchsteine	Dévény-Ujfalu	Schönfeld-Lassée	1000 t. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband-Tarife Theil II, Heft 1 und 4	Kreuzer 11	9·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längst. bis Ende März 1896	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				11	9·5	1·5			
					Raasdorf				12	10·0	2·0			
					Stadlau				15	11·0	4·0			
					Gerasdorf				14	12·0	2·0			
					Wolkersdorf				14	13·0	1·0			
					Schleinbach				18	14·5	3·5			
					Mistelbach				24	18·0	6·0			
2170	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regietransporte der königl. ungar. Staatseisenbahnen	Marchegg (Station) (oder vice versa)	Marchegg (Landesgrenze)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895			0·16 kr.		Im Abrechnungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2171	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Mittelsteine via Ottendorf	Halbstadt (St.E.G.) loco	200 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. März 1888	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1896	
2172	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Fässer, leere, gebrauchte (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	Lieben (Oe.N.W.B. u. St.E.G.)	Bruck a/L. (St.E.G.) trs.	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen		kr. 67		Im Kartirungswege		
					Grammat-Neusiedl (St.E.G.)					64				
2173	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cichorienwurzeln, frische	Königgrätz	Komotau (A.T.E. oder B.E.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif Theil II, Heft 3a des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1888	kr. 61·1	kr. 56·5	kr. 4·6	Im Kartirungswege		
			Cichorienwurzeln, gedörrte oder getrocknet			Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			61·1	58·6	2·5			
2174	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen aller Art, zerlegt und unzerlegt, Locomobile, Dresch-, Säe- (auch Drill-) Maschinen	Altona	Pozsony	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Zahlung der Fracht hiefür	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 3 vom 15. October 1893	in Pfennigen *) 329	308	21	Im Kartirungswege		*) Die Coursdifferenz beträgt 1 Pfennig pro 100 kg und wird bis auf Weiteres doppelt von nebigen Frachtsätzen in Abzug gebracht. Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandsätze auch für Swinemünde Giltigkeit
				Bremen (Hauptbahnhof u. Freibezirk)					328	319	9			
				Brake, Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Nordenham					342	332	10			
				Hamburg B.					325	306	19			
				Lübeck					327	308	19			
				Harburg H.					320	301	19			
				Stettin					270	246	24			
				Swinemünde					290	271	19			
				Warnemünde					324	300	24			
				und vice versa										

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication Post Nr. 1908 im Verordnungs-Blatte Nr. 125 ex 1894 haben die Frachtsätze für den Verkehr zwischen den daselbst angeführten Budapester Bahnhöfen, dann zwischen Kőbanya-alsó p. u., Kőbanya-Felső p. u. und Ó-Buda-Filatorigát einerseits und Warnemünde andererseits statt 374 Pf. richtig 341 Pf. zu lauten. Ferner hat der daselbst angegebene Frachtsatz für die Relation Moson-Magyar-Óvar—Warnemünde statt 352 Pf. richtig 321 Pf. zu lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 138. **Wien, 1. December 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 22. October 1894*) für die Localbahn von Schwarzenau nach Zwettl.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Stadtgemeinde Zwettl die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Schwarzenau nach Zwettl gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Concessionärin diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, ferner des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen der Concessionärin das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Schwarzenau-Zwettl der Strecke Wien—Gmünd der Staatsbahnen zur Stadt Zwettl.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine, und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr

*) Enthalten in dem am 24. November 1894 ausgegebenen LXXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 218.

mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 900.000 fl. österr. Währ. Noten gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 38.180 fl. österr. Währ. festgesetzt.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritäts-Anlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, dem zufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung des Prioritäts-Anlehens hat hiebei jener der Actien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen nach Massgabe des auf Grund des Ertrags-Präliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionärin sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt hat.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätesten binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so hat die Concessionärin den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die Coupon-Stempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin durch Erlag einer Caution von 5000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionärin nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Handelsministeriums und der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, bezw. der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung, eventuell im Offertwege zu vergeben. Das Gleiche gilt bezüglich aller Lieferungen, mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche gegen Uebernahme von Stammactien durch die Interessenten sichergestellt werden.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Der Concessionärin wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Concessionärin ist berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritäts-Obligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 900.000 fl. österr. Währ. Noten auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen und Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmungen aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionärin bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionärin in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Concessionärin nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 16.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionärin geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionärin zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und der Concessionärin abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse, nach freiem Ermessen vorbehalten.

Weiter bleibt die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und hat die Concessionärin sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 17.

Die Concessionärin ist verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 18.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionärin nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 19.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Rein-

erträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität (§ 3) zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zn Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Concessionärin während der noch übrigen Concessionsdauer die zur Verzinsung und planmässigen Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen, die im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des aufgenommenen Anlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionärin bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 20.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionärin bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 19, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 19) behält die Concessionärin das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionärin von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 21.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interessen des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat die Concessionärin im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten wird die Concessionärin enthoben.

§ 22.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln, und der Concessionärin das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am zweiundzwanzigsten Tage des Monates October, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Schwarzenau nach Zwettl.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Schwarzenau nach Zwettl ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 30 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Concessionärin allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der Fürsorge für die beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegen der Concessionärin die gleichen Verpflichtungen, welche die Unternehmer von Staatseisenbahnbauten laut der allgemeinen Bedingnisse der k. k. Staatsbahnen übernehmen.

Die Ernennung des von der Concessionärin zu bestellenden Bauaufsichts-Organes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 22 km lange Bahn zweigt südwestlich aus der Station Schwarzenau-Zwettl von der Strecke Wien—Gmünd der k. k. Staatbahnen ab, ersteigt sodann — unter Berührung der Ortsgebiete von Hausbach-Schwarzenau und Gross-Haselbach — das zwischen der „Deutschen Thaya“ und dem „Grossen Kamp-Flusse“ liegende Hochplateau, dann in ihrem weiteren, vorwiegend südwestlichen Laufe die Wasserscheide zwischen der „Thaya“ und dem „Grossen Kamp“ und senkt sich, über Gross-Haslau, Gerotten und Gradnitz führend, zu der an der linken Kampthal-Lehne im Norden der Stadt anzulegenden Station Zwettl.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionärin verpflichtet sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes Schwarzenau-Zwettl, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführenden Bahnverwaltung anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes unterwirft sich die Concessionärin dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

Bei Abschluss der betreffenden Vereinbarungen ist thunlichst das Formulare der k. k. Staatsbahnen für Schleppbahnverträge zu verwenden.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000, mindestens eine Länge von 10 m erhalten.

Das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven ist noch vor dem Baubeginne dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 22·5 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Permille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m, in Kreuzungs- und Wasserstationen mindestens 4·75 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist die erstgenannte Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite, sowie auch mit einem der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit entsprechenden Böschungsverhältnisse auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·55 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbau-Objecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen im Systeme des schwebenden Stosses nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen im Gewichte von 26 kg per laufendes Meter auszufüren.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen, zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen können mit besonderer Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium auch aus Riegelmauerwerk hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die durchschnittliche Entfernung der Wärterhäuser in der freien Bahn hat circa 5 km zu betragen.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen oder aus auf einer Untermauerung ruhenden Blockwänden zu errichten.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 5 km zu betragen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entferung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss der Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen, beziehungsweise auszuführen.

Die Stationen sind mit Central-Weichenstellanlagen zu versehen.

In jenen Stationen, welche laut Punkt 9, Absatz 4, Distanzsignale erhalten, sind diese letzteren mit den Central-Weichenstellanlagen in Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbau-Anlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Concessionärin der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung oder Telephonleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahn sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung, wie unter Punkt 8 erwähnt, in entsprechende Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionärin der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmung.

Die Concessionärin verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Die diesbezüglichen Kosten sind jedoch im ersten Anlagecapitale nicht enthalten, und wird über die Bedeckung derselben seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird die Concessionärin sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitales geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost, mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen, hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Concessionärin beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionärin übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung seinerzeit etwa zu errichtenden Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionärin eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Concessionärin durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionärin ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionärin ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 7. November 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130, an sämmtliche Privateisenbahn-Verwaltungen, betreffend die denselben zufallenden Aufgaben behufs Wahrung der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.*)

Die im XV. Stücke des Reichsgesetzblattes (ausgegeben und versendet am 15. März 1894) als Nr. 45**) enthaltene und mit 29. April 1894 in Wirksamkeit getretene Verordnung der Ministerien für Ackerbau, des Innern und des Handels vom 14. Februar 1894, betreffend die Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen, berührt das Interesse der Eisenbahnen in hohem Grade, und nimmt das Handelsministerium hievon Anlass, die Aufmerksamkeit der geehrten Verwaltung auf den Gegenstand zu lenken.

*) Eine Abschrift dieses Erlasses wurde gleichzeitig der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zur Kenntnissnahme und Benehmung mitgetheilt.

**) Veröffentlicht im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 36 ex 1894.

Die Bestimmungen dieser Verordnung verfolgen vorwiegend den Zweck, den nicht zu unterschätzenden Gefahren, welche bei mangelhafter Anlage und ungenügender Instandhaltung von Teichen im Falle des Eintretens von Hochwässern für die Sicherheit der Person und des Eigenthums erwachsen können, durch Vorschriften wirksam zu begegnen, welche sich ebensowohl auf die constructive Anlage und die entsprechende Erhaltung des Bestandes, als auch auf die intensive Ueberwachung derselben beziehen.

Hiebei ist auf die Eisenbahnen in Anbetracht des hervorragenden Interesse, welches sich an die Sicherheit des Bestandes und Betriebes der dem öffentlichen Verkehre dienenden Schienenwege knüpft, in besonderer Weise Bedacht genommen.

Es ist nämlich in dem Falle, als die Neuherstellung oder die Auflassung einer Teichanlage geeignet erscheint, auf eine Eisenbahn Einfluss zu üben, die betreffende Eisenbahnunternehmung Seitens der politischen Behörde von der zu pflegenden Verhandlung (Localerhebung) zu verständigen (§§ 1 und 18).

Ausserdem sind die politischen Bezirksbehörden gehalten, über das von einer Eisenbahnunternehmung unter Anführung zutreffender Gründe gestellte Ansuchen um die behördliche Untersuchung des Zustandes einer Teichanlage sofort die Amtshandlung einzuleiten (§ 22).

Hiedurch ist den Eisenbahnverwaltungen die Möglichkeit geboten, gegebenen Falles die aus dem Bestande und Betriebe der Eisenbahn entspringenden Rücksichten zu wahren; es erwächst ihnen hieraus aber auch die Obliegenheit, zu obigem Zwecke den in Betracht kommenden Teichanlagen ein besonders sorgfältiges Augenmerk zuzuwenden, um Gefahren hintanzuhalten.

Es wird demnach Aufgabe der geehrten Verwaltung sein, nach erhaltener Verständigung von der bevorstehenden Neuanlage oder Aenderung an der bestehenden Anlage eines Teiches an der commissionellen Verhandlung theilzunehmen, hiebei das Project in seinem Verhältnisse zur Bahnanlage auf das genaueste zu prüfen und nach Massgabe des Befundes die etwa erforderlichen besonderen Anträge zu stellen.

Des Weiteren ergibt sich hieraus die Nothwendigkeit, sich über den Zustand der im Bahnbereiche bestehenden Teichanlagen stetig in Kenntniss zu erhalten, um rechtzeitig die Ingerenz der politischen Bezirksbehörde anrufen zu können. Zu diesem Behufe wird die geehrte Verwaltung Vorsorge zu treffen haben, dass die im Bereiche der Bahnanlagen befindlichen Teiche durch Organe der Eisenbahnunternehmung in angemessenen Zeitabschnitten, jedenfalls aber immer nach Ablauf der regelmässigen, sowie nach Ablauf ausserordentlicher Niederschlagswässer in geeigneter Weise besichtigt und vorgefundene Mängel oder besonders bemerkenswerthe Wahrnehmungen unverweilt zur Kenntniss der politischen Bezirksbehörde gebracht werden.

Hervorragende Aufmerksamkeit ist jenen Teichanlagen zu widmen, welche nach Einstellung des Teichbetriebes wieder bespannt werden sollen, weil hier die Befürchtung nahe liegt, dass in der Zwischenzeit der Zustand der Teichanlage in mehr oder minder erheblicher und vielleicht äusserlich minder leicht erkennbarer Weise gelitten habe.

Wien, am 23. Mai 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 24. November 1894, Z. 63.666, betreffend Aenderung der Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministeriums ist von dem kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorate in Budapest mit Note vom 11. November dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt worden, dass die vor Kurzem eröffnete und von der k. k. privilegirten Kaschau-Oderberger Eisenbahn betriebene Localbahn Szepes-Váraljá dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt ist.

Gleichzeitig hat das genannte Inspectorat ersucht, dem Punkte 3 und 4 der Eisenbahnen Ungarns in der Liste statt der bisherigen die nachstehende, den Verhältnissen entsprechende neue Fassung zu geben:

3. k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien), einschliesslich der von dieser betriebenen Strecke Csárza — Zwardon der kgl. Ungarischen Staatsbahnen; ferner der Strecke Margitfalu—Gölniczbánya der Localbahn im Gölniczthal, aber ausschliesslich der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya—Szomolnok derselben Linie, und endlich einschliesslich:
   a) der Localbahn im Leutschauthale,
   b) „ „ „ Poprádthale,
   c) „ „ Késmárk-Szepesbéla,
   d) „ „ Szepesbéla-Podolin und
   e) „ „ Szepes-Váraljá.
4. Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn-Gesellschaft, einschliesslich der von dieser betriebenen Theilstrecke Landesgrenze—Ebenfurt der im Betriebe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft stehenden Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Eisenbahn.

Das Centralamt hat diese Mittheilungen gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens entgegengenommen, die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche jenes Anwendung findet, hienach abgeändert und hievon den am Uebereinkommen betheiligten Staaten die im Art. 57 unter Z. 1 vorgeschriebene Benachrichtigung zugehen lassen. Als Zeitpunkt der Aufnahme der neu hinzugetretenen, im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Strecke Szepes—Váraljá in den internationalen Transportdienst gilt der Tag der Eröffnung derselben für den öffentlichen Verkehr.

Wien, am 24. November 1894.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die kaiserliche Verordnung vom 29. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 127, findet auch auf eine ausländische Actiengesellschaft Anwendung, welche durch ein Comptoir in Oesterreich gewerbsmässig Handelsgeschäfte betreibt.

Die deutsche Elbeschiffahrts-Gesellschaft „Kette" in Dresden, welche in Tetschen ein eigenes Comptoir unterhält, wurde in Uebereinstimmung mit den von den politischen Behörden erster und zweiter Instanz getroffenen Verfügungen vom Ministerium des Innern mit Erlass vom 9. Juni 1892, Z. 5791, aufgefordert, im Sinne der kaiserl. Verordnung vom 29. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 127, für ihre Filiale in Tetschen die Zulassung zum Geschäftsbetriebe in Oesterreich einzuholen, widrigenfalls gegen dieselbe die Strafsamtshandlung eingeleitet würde.

Diese Entscheidung wurde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe mit der Begründung als gesetzwidrig angefochten, dass erstens die Gewerbebehörde, wenn sie der Anschauung war, dass der Betrieb der Filiale ein unzulässiger sei, denselben wohl zu untersagen, nicht aber berechtigt war, die Gesellschaft aufzufordern, die der kaiserl. Verordnung vom 29. November 1865 ensprechenden Schritte einzuleiten; und dass zweitens die Bestimmungen der citirten kaiserl. Verordnung auf das von der genannten Gesellschaft in Tetschen errichtete Comptoir keine Anwendung finden können, weil dieses Comptoir weder eine Filiale, noch überhaupt eine Zweigniederlassung darstelle, welche selbstständig Geschäfte abschliessen oder betreiben würde, da die Thätigkeit des Tetschener Comptoirs eine blos überwachende und vorbereitende sei, und weil weiter nach § 19 des Handels- und Zollvertrages mit dem Deutschen Reiche vom 23. Mai 1881, R.-G.-Bl. Nr. 64, diese kaiserl. Verordnung auf die Actiengesellschaft „Kette" als eine deutsche Unternehmung und als eine Unternehmung, welche mit dem Frachtführgewerbe beschäftigt ist, überhaupt nicht Anwendung finden könne.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab mit folgender Motivirung:

Der erste Beschwerdepunkt entbehrt der Berechtigung, weil darin, dass die Gewerbebehörde nicht mit der Einstellung des von ihr nicht als gesetzlich angesehenen Geschäftsbetriebes vorgegangen ist und sich nur darauf beschränkte, die Gesellschaft aufzufordern, den von der Behörde für massgebend erkannten gesetzlichen Bestimmungen Genüge zu thun, in keinem Falle eine gesetzwidrige Verletzung von Rechten gelegen sein kann.

Auch der zweite Beschwerdepunkt ist unbegründet. Nach der Actenlage besteht die Obliegenheit des sogenannten Comptoirs in Tetschen nicht blos in der Ueberwachung der Verfrachtung der vom Auslande nach Oesterreich importirten und der in das Ausland exportirten Güter, sondern auch darin, dass das Comptoir die Verladung dieser Güter und die Uebergabe derselben auf die Eisenbahn zu besorgen, die Frachtbriefe für die Weiterbeförderung auf der Bahn auszufertigen, eventuell die Frachtspesen zu leisten, sowie auch mit den Parteien wegen Uebernahme und Durchführung von Frachtgeschäften zu verhandeln hat. — Im Hinblicke auf die Bestimmungen der Art. 379 und 390 des Handelsgesetzbuches kann es nicht zweifelhaft sein, dass in dem so gekennzeichneten Geschäftsbetriebe die Merkmale sowohl des Speditionsgeschäftes, als auch des Frachtgeschäftes gelegen sind. Da nun weiter aus den von der Gesellschaft getroffenen Einrichtungen hervorgeht, dass hinsichtlich der Errichtung des Comptoirs der Wille der Gesellschaft von vorneherein auf den Abschluss einer Vielheit von Geschäften gerichtet gewesen ist, worin eben das Kriterium des Gewerbemässigen gelegen erscheint, so kann nicht bezweifelt werden, dass die beschwerdeführende Gesellschaft durch das Comptoir in Tetschen die erwähnten Handelsgeschäfte betreibt. Demzufolge hat auf die beschwerdeführende Gesellschaft der Art. I der kaiserl. Verordnung vom 29. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 127, volle Anwendung, da diese Gesellschaft eine ausländische Actiengesellschaft ist und in Oesterreich den gewerbemässigen Betrieb ihrer Geschäfte unternimmt.

[Erkenntniss vom 15. Juni 1893, Z. 2135; vergl. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 638.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Erweiterung der Locomotivremise in Eger.) Das Project der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Erweiterung der Locomotivremise am gemeinschaftlichen Bahnhofe in Eger wurde zur Ausführung genehmigt.
[5. November, Z. 59.913.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Reconstruction der Geleiseanlagen in einem Fabriksetablissement.) Im Fabrikshofe des Oesterr. Vereines für chemische und metallurgische Production nächst der Station Aussig werden die Geleise reconstruirt und entsprechend erweitert.
[9. November, Z. 60.940.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Aufstellung einer Strassenbrückenwaage in Hohenstadt.) In der Station Hohenstadt wird für Zwecke der landwirthschaftlichen Actien-Zuckerfabrik in Littau eine Strassen-Brückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt. [3. November, Z. 60.939.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Geleiseverlängerung in Wegstädtl-Hněvic.) Aus Dienstesrücksichten wurde in der Station Wegstädtl-Hněvic eine Geleiseverlängerung vorgenommen. [31. October, Z. 55.672.]

— (Linie Wien—Marchegg: Bauliche Herstellungen in Siebenbrunn-Leopoldsdorf.) Die Herstellung von zwei Niveau-Ueberfahrten über die Geleise 3 und 5, dann die Errichtung eines neuen Rübenverladeplatzes zwischen den Geleisen 2 und 3, sowie die Aufstellung einer Barrière längs des Geleises 2 in der Station Siebenbrunn-Leopoldsdorf wurde genehmigt. [8. November, Z. 57.499.]

Projectirte Localbahn Deutschbrod-Saar. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Oskar Baron Lazarini vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Deutschbrod der Oesterr. Nordwestbahn über Přibislau nach Saar (in Mähren), insoweit das Verwaltungsgebiet der k. k. Statthalterei in Prag in Betracht kommt, die Trassenrevision auf den 5. December und den folgenden Tag anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der in der Dienstleistung bei der Statthalterei stehende k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. — Im unmittelbaren Anschlusse an diese Verhandlung wird die in Mähren gelegene Theilstrecke der intendirten Localbahn der Trassenrevision unterzogen.
[H.-M.-Z. 64.032.]

Localbahn Swoleňovcs-Smečna. (Rollbahnanlage: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 24. Juli durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projectes der Zuckerfabriks-Direction in Swoleňoves für die Anlage einer provisorischen Rollbahn in der Station Swoleňoves der Localbahn Swoleňoves-Smečna wurde der Bauconsens von der k. k. Statthalterei in Prag ertheilt. [H.-M.-Z. 63.896.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Einstellung von zwei Biertransportwagen der fürstl. Fürstenberg'schen Brauerei.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Buschtěhrader Eisenbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen Biertransportwagen ohne Bremse, wonach zwei Stück für die fürstl. Fürstenberg'sche Brauerei-Verwaltung in Kruschowitz erbaut und welche Wagen in den Fahrpark der Buschtěhrader Eisenbahn eingestellt werden sollen, genehmigt. [Z. 59.755.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Einstellung von zwölf Kastenwagen.) Die von der Firma Schenker & Comp. in Wien an das k. k. Handelsministerium erstattete Anzeige über die beabsichtigte Einstellung von zwölf Kastenwagen in den Fahrpark der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, welche Wagen nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 20. October 1891, Z. 40.985, genehmigten Typenplänen in der Fabrik F. Ringhoffer in Prag-Smichow erbaut werden sollen, wurde Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigend zur Kenntniss genommen. [Z. 60.921.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Massnahmen gegen die unrichtige Angabe des Gewichtes in Eisenbahnfrachtbriefen.) Durch das mit Ablauf des Jahres 1892 ausser Wirksamkeit getretene Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands war den Eisenbahnverwaltungen die Befugniss beigelegt, bei unrichtiger Angabe des Gewichtes im Frachtbriefe ausser der Nachforderung der etwa verkürzten Fracht vom Aufgabe- bis zum Bestimmungsorte von dem Absender oder Empfänger eine Conventionalstrafe zu erheben. In Anwendung dieser Befugniss war, sofern durch die unrichtige Gewichtsangabe eine Frachtverkürzung herbeigeführt wurde, in dem Theil I des einheitlichen Eisenbahn-Gütertarifs die Höhe der Conventionalstrafe auf das Doppelte der vorenthaltenen Fracht festgesetzt. Seit dem 1. Jänner 1893 ist hierin eine Aenderung insofern eingetreten, als die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr die erwähnte Befugniss der Eisenbahnen nicht mehr enthalten, und darin, abgesehen von unrichtigen Inhaltsangaben, eine Strafe in Gestalt von Frachtzuschlägen nur noch für den Fall vorgesehen ist, dass ein dem Absender zur Selbstverladung gestellter Wagen um mehr als 5 pCt. seines Ladegewichtes überlastet wird und der Absender es unterlässt, die Verwiegung des Wagens selbst zu beantragen. Unrichtige Gewichtsangaben in den Frachtbriefen sind als solche zur Zeit straflos. Indem davon abgesehen wurde, auch sie mit einem Frachtzuschlage zu ahnden, glaubte man unter Anderem von der Annahme ausgehen zu dürfen, dass absichtlich falsche Angaben nur selten gemacht werden und dass, falls dies im Einzelfalle gleichwohl geschehe, nicht nur die Befugniss der Eisenbahnen zur jederzeitigen Ermittlung des richtigen Gewichtes, sondern auch die allgemeinen Strafgesetze einen genügenden Schutz gegen Uebervortheilungen gewähren würden. Diese Annahme hat sich nicht bestätigt. Durch eingehende Erhebungen ist festgestellt worden, dass die unrichtigen Gewichtsangaben sich in höchst bedenklichem Masse vermehrt haben unh dass nur in den seltensten Fällen eine betrügerische Absicht nachzuweisen ist, von einer strafrechtlichen Verfolgung sonach abgesehen werden musste. Die Straflosigkeit der unrichtigen Gewichtsangaben scheint mehr und mehr zu einer Handhabe des unlauteren Wettbewerbes zu werden, durch die nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch gewerbliche Kreise schwer geschädigt werden. Wie der „D. R.-A." berichtet, werden deshalb im Reichs-Eisenbahnamt Massnahmen vorbereitet, die geeignet sein möchten, eine solche Schädigung in Zukunft fernzuhalten. Werden sich diese Massnahmen auch zunächst nur auf den inneren Verkehr der deutschen Eisenbahnen erstrecken können, so ist doch eine demnächstige Uebertragung auf den internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen, zumal auch in anderen, an dem internationalen Uebereinkommen über den Frachtverkehr betheiligten Staaten ähnliche Wahrnehmungen gemacht sind.

Schweiz. (Simplontunnel-Project.) Betreffend das Project des Simplon-Durchstiches mittelst eines Basistunnels, welches mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Verwirklichung gelangen dürfte, liegen die nachstehenden Angaben über die Lage, die Höhen- und Richtungsverhältnisse dieses Durchstiches vor: Das Nordportal liegt am linken Ufer der Rhône bei km 2·480 von der Anschlussstation Brig. Der Tunnel durchfährt in der Richtung Nordwest-Südost das Monte Leone-Massiv und erreicht nach einer Länge von 19.731 m das Südportal am linken Ufer der Diveria unterhalb Iselle bei km 22·211. Die Wasserscheide, welche zugleich die Landesgrenze zwischen der Schweiz und Italien bildet, wird bei km 9·100 vom Nordportale geschnitten und hat dort eine Höhe von 2840 m über dem Meere. Das Nordportal hat eine Höhe von 687·10, der Culminationspunkt von 705·20 und das Südportal von 634·02 m über dem Meere. Die Portalhöhendifferenz beträgt sohin 53·18 m. Die mittlere Höhe des überlagernden Gebirges beträgt 1140, die Maximalhöhe desselben an der Wasserscheide 2135 m. Die Höhenlage des Nordportales ist durch das Hochwasser der Rhône bestimmt. Auf der Südseite bedingen die klimatischen Verhältnisse des Diveriathales die Ausmündung unterhalb und östlich von der Strassengalerie von Iselle, indem hier der Schnee erheblich kürzer liegen bleibt, als westlich von dem genannten Punkte; auch findet sich in dem ganzen Thale kein günstigerer Platz zur Unterbringung der Installationen. Was die Steigerungsverhältnisse betrifft, so musste man mit Rücksicht auf die Portalhöhen-Differenz von 53·18 m vom Nordportale mit dem Minimalgefälle für den Wasserablauf (2‰) bis zur Tunnelmitte steigen, um kein grösseres Gegengefälle als 7‰ nach dem Südportale zu erhalten.

Zur Vergleichung mögen die nachstehenden Daten über die anderen Alpentunnels dienen:

	Mont Cenis	Gotthard	Arlberg	Simplon
Tunnellänge . . . . m	12.849	14.984	10.240	19.731
Höhe des Culminationspunktes . . . . . m	1294·7	1154·6	1310·6	705·2
Grösste Rampe . ‰	22	5·82	15	7
Maximalhöhe des überlagernden Gebirges m	1654	1706	720	2135

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 18. October nach 18tägiger Fahrt mit 16 Passagieren und 2089 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: von Bombay 325.835 kg Baumwolle (hievon 182.780 kg für Venedig), 263.900 kg Ricinussamen für Venedig, 304.500 kg Leinsamen (hievon 101.500 kg für Venedig), 345.100 kg Mirabolamen (hievon 101.500 kg für Venedig), 34.611 kg Spartgras für Venedig, 304.500 kg Teelseed, 5075 kg Ingwer, 9642 kg Turtumelien, 35.830 kg Cocosöl, 840 kg Colosnüsse; aus Calcutta 12.078 kg Häute (hievon 5075 kg für Venedig); aus Aden 2639 kg Droguen für Corfu, 6496 kg Kaffee, 2537 kg Wolle, 1877 kg Gummi, 10.150 kg Perlmutter, 450 kg Wachs, 150 kg Hörner; aus Suez 1250 kg Wachs, 16 kg Kaffee, 485 kg Elfenbein, 20.446 kg Gummi; aus Port Said 367.513 kg Kaffee (hivon 67.513 kg für Fiume), 30.000 kg Häute und 3502 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,053.555 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren pro 1895. (Liste für den Bereich des Oberlandesgerichtes in Graz.) Die Jahresliste enthält ebenso wie im Vorjahre 126 Sachverständige; an Stelle von 8 nicht mehr verzeichneten Sachverständigen befinden sich die gleiche Anzahl neu Eingetretener. [31. October, Z. 58.919.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 27. November herausgegebene CLIV. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 759: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 23. November 1894, Z. 14.716, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, dann aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 760: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. November 1894, Z. 164.491, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Böhmen.

— (Inhalt des CLV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 28. November herausgegebene CLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 761: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 20. November 1894, Z. 128.194/I, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Dalmatien nach Bosnien und die Herzegowina über die Grenzen der Bezirke Livno, Županjac und Ljubuški.

— (Inhalt des CLVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 29. November herausgegebene CLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 762: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 23. November 1894, Z. 11.849, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 763: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 23. November 1894, ZZ. 15.859 und 16.731, betreffend die Terminabänderung des thierärztlichen Grenzdienstes in Oberkappel.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement.) Zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen ist Seitens der geschäftsführenden Verwaltung der II. Nachtrag herausgegeben worden und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

— (Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen.) Von der geschäftsführenden Verwaltung ist zu den vorbezeichneten Vereinbarungen der V. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) An Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind herausgegeben worden:

Nachtrag III zum Kilometerzeiger Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Direction Breslau),
Nachtrag VII zum Kilometerzeiger Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg),
Nachtrag III zum Kilometerzeiger Nr. 73 (k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn),
Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 79 (k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn), ferner
Nachtrag XI zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 4 (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben wurden und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XXII erschienen. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 4 wird das im Juni 1892 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

— (Satzungen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.) Zu den vorbezeichneten Satzungen ist von der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der Versammlung vom 26. November machte der Vorsitzende Civ.-Ing. E. A. Ziffer die Mittheilung, dass der Verein gemeinsam mit dem Verbande der österr. Localbahnen dem Abgeordnetenhause eine Petition überreichte, in welcher diese Körperschaften im Hinblicke auf den Entwurf des neuen Localbahngesetzes ihre diesbezüglichen Wünsche zum Ausdrucke brachten. Die in dieser Petition, die gleichzeitig dem hohen k. k. Handelsministerium mit der Bitte unterbreitet wurde, dem Verbande und dem Vereine Gelegenheit zu geben, vor Erlass der Durchführungsvorschriften ihre Aeusserungen erstatten zu dürfen, niedergelegten Vorschläge gipfeln der Hauptsache nach im Folgenden: 1. Die bedingungslose Einräumung der Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer auf die Dauer von 30 Jahren für Local- und Kleinbahnen. 2. Die Ausdehnung der Seitens der Regierung im Art. V, sub a bis d den Localbalbahnen eingeräumten Begünstigungen auf selbstständige und als gemeinnützig anerkannte Schleppbahnen. 3. Die Festsetzung der Stempelgebühren von den Personenfahrkarten der im eigenen oder fremden Betrieb stehenden Localbahnen auf 1 pCt. der Einnahmen aus dem Personenverkehre. 4. Das Zugeständniss der Stempel- und Gebührenbefreiung für Schuldintabulations-, Quittungs- und Löschungsurkunden, sowie für zum Zwecke der Capitalsbeschaffung zu contrahirende Anlehen. 5. Die bedingungslos im Amtsblatte vorzunehmende Bezeichnung der die Pupillarsicherheit geniessenden Schuldverschreibungen. 6. Die im Art. IX des gedachten Gesetzentwurfes ausgesprochenen Erleichterungen und Begünstigungen wären auch auf die im eigenen Betriebe stehenden Localbahnen auszudehnen, namentlich in Bezug auf die Mitbenützung bestehender Anlagen der Staatsbahnen, den Stationsdienst, die Beistellung der Fahrbetriebsmittel und die Einräumung ermässigter Tarifsätze für Bau- und Betriebsmaterialien. 7. Die Beitragsleistungen des Staates haben mit Ausnahme der für die Postbeförderung auch weiterhin zu entrichtenden Vergütung bei Eintritt der mit 4, bezw. 5 pCt. gesicherten Verzinsung und Tilgung des gesammten Anlagecapitals aufzuhören. 8. Die Festsetzung des der Staatsverwaltung zustehenden Rechtes der Einlösung der Bahnen erst nach 20 Jahren. 9. Die Aufnahme der Einschaltung „unbeschadet des gesetzlich gewährleisteten Enteignungsrechtes" in die Bestimmungen für die Benützung nicht ärarischer öffentlicher Strassen. 10. Verlängerung der Concessionsdauer der Kleinbahnen bis zu 90 Jahren, und endlich 11. die Erstellung ermässigter Maximaltarife bei denselben, sobald diese Bahnen in fünf auf einander folgenden Jahren ihr Anlage-(Actien-) Capital mit 6 pCt. verzinst haben.

Director Hallama besprach sodann „die Personalfrage bei den Localbahnen und die Stellung des Technikers im Localbahnwesen". Er begann mit einem Rückblicke auf den Stand des Localbahnwesens in den 1880er Jahren unter Hinweis auf die insbesonders in den letzten Jahren entfaltete Thätigkeit auf diesem Gebiete, wobei der Redner es nicht unterliess, auf den Entwurf des neuen Localbahngesetzes einige Streiflichter zu werfen. Die Gesichtspunkte, von denen der Vortragende die Personalfrage bei den Localbahnen betrachtete, beziehen sich auf die die Herbeischaffung, Schulung und Altersversorgung des Personales beeinflussenden Factoren; er sprach sich im Allgemeinen gegen die Verwendung der sogenannten ausgedienten Pensionisten aus und empfiehlt, dass jede Localbahn ihr Personal selbst schule, endlich einheitliche Instructionen eingeführt werden. Die Versorgung der Angestellten der Localbahnen ist eine Frage von eminenter Wichtigkeit, und dürfte dieser empfindliche Mangel durch die beabsichtigte Gründung eines gemeinschaftlichen Pensionsfondes beseitigt werden können. Zum zweiten Theile seines Vortrages übergehend, beleuchtete der Redner die Stellung des Technikers im Dienste des Localbahnwesens, sowie deren gigantische Leistungen auf dem technischen Gebiete; er glaubt ferner, dass auch die Techniker administrative Talente besitzen und dass es bedauerlich sei, dass alle bisherigen Bemühungen Seitens dieses Standes zur Erlangung eines akademischen Grades erfolglos geblieben sind. Die Schlussworte des Redners enthielten den Wunsch, dass dem Techniker, als dem eigentlichen Pionier im Localbahnwesen, eine leitende Stellung eingeräumt werde.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsecretär im Handelsministerium Franz Xav. Freiherrn v. Buschman zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und bei der k. k. pr. Südnorddeutschen Verbindungsbahn ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Zum Tarife vom 1. October 1892 für den Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn tritt am 1. Jänner 1895, rücksichtlich erhöhter Frachtsätze jedoch erst am 1. Februar 1895, der II. Nachtrag in Kraft, enthaltend:

I. Ergänzung der Bestimmungen.
II. Geänderte Frachtsätze.
III. Aenderung eines Stationsnamens.
IV. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Abdrücke dieses Nachtrages sind zum Preise von je Mk. 0·10, bezw. 6 kr. ö. W. durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zu beziehen.

Prag, am 27. November 1894. [898]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des Nachtrages II A zum Localgütertarif.

Mit 1. Jänner 1895 gelangt der Nachtrag II A zum Localgütertarif der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1893 zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Verzeichniss jener Artikel, für welche besondere Ausnahmetarife, bezw. ermässigte Kartirungssätze bestehen.
II. Berichtigung, bezw. Ergänzung des Nachtrages I A.
III. Stationstarife für die Stationen Hetzmannsdorf-Wullersdorf, Praskacka-Urbanic und Wlkanetsch.
IV. Aenderung des Ausnahmetarifes 2.
V. Neuer Stationstarif zum Ausnahmetarife 3 a für Brennholz.
VI. Neuer Ausnahmetarif 12 für Spiritus.
VII. Neuer Ausnahmetarif 19 für Steine.
VIII. Ergänzung der Frachtzuschlagstabelle zu den Gebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.
IX. Kilometerzeiger für die Stationen Hetzmannsdorf-Wullersdorf, Praskacka-Urbanic und Wlkanetsch.
X. Anhang, enthaltend das Verzeichniss der für einzelne Artikel und Relationen gewährten Tarifbegünstigungen.

Exemplares dieses Nachtrages werden in den gesellschaftlichen Stationen, sowie bei der Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn rechtzeitig zur Einsicht aufliegen und können von letzterer zum Preise von 20 kr. bezogen werden.

Wien, am 22. November 1894. [899]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Frachtsätze im Verkehre zwischen Aschaffenburg und Neu-Ulm einerseits und Tirol und Vorarlberg andererseits.

Die im Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Gütertarif vom 1. December 1894 für die Station Aschaffenburg der Hessischen Ludwigsbahn vorgesehenen Frachtsätze treten mit dem 15. December 1894, bei Frachterhöhungen mit dem 1. Februar 1895, auch für die Station Aschaffenburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in Wirksamkeit.

Gleichzeitig werden die im Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Aschaffenburg, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, einerseits und den in Tirol und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits — mit Ausnahme der bis auf Weiteres in Geltung verbleibenden Frachtsätze für Buchs, Lindau-Rangirbahnhof und St. Margrethen — aufgehoben.

Die im Tirol-Vorarlberg-Württembergischen Gütertarife vom 1. December 1894 für die Station Ulm der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen vorgesehenen Frachtsätze gelten — insoweit sie billiger sind als die Frachtsätze für Neu-Ulm — vom 15. December 1894 ab auch für den Verkehr zwischen Neu-Ulm, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, einerseits und den in Tirol und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits.

Wien, am 28. November 1894. [900]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Schweizerischer Holzausnahmetarif (Verkehr mit V. S. B.) vom 15. October 1884. (Bevorstehende Aufhebung dieses Tarifes.) Mit der voraussichtlich am 1. Jänner 1895 erfolgenden Einführung eines neuen Gütertarifes für den Verkehr Bayern—Vereinigte Schweizer Bahnen werden sämmtliche Frachtsätze und Bestimmungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes ausser Kraft treten.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Aufhebung der Hefte I und II des Gütertarifes sammt Nachträgen, sowie des Importtarifes von Frankreich nach Russland nebst Nachtrag.) Vom 20. December alten (1. Jänner 1895 neuen) Stils ab werden die Hefte I und II des Gütertarifes, Theil II, für den Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischen Verband vom 13. Jänner 1885 nebst Nachträgen, sowie der Importtarif von Frankreich nach Russland vom 3. Jänner 1891 nebst Nachtrag aufgehoben. Die vorgenannten Tarife werden durch neue, von dem Eingangs bezeichneten Tage an giltige Tarife ersetzt werden. Der besonders herausgegebene Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs und Hanf u. s. w. von Russland nach Belgien und Frankreich vom 13. April 1893, sowie der ebenfalls besonders herausgegebene Ausnahmetarif für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) von Russland nach Belgien vom 12. November 1894 bleiben bestehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2175	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wiener Verbindungsbahn	Kohle und Coaks	Wien K.F.N.B. transit	Wien E.W.A. loco	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Mai 1894	9	5	4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf ebliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Abgabs-Manipulationsgebühr der Eisenbahn Wien-Aspang inbegriffen
					Simmering E.W.A.				8	6	2			
				Sämmtlichen in den Ausnahmetarifen für den Mähr.-Schles.-Oesterr. u. Oberschles.-Oesterr. Kohlenverkehr enthaltenen Aufgabsstationen	Wien E.W.A. loco Simmering loco			Ausnahmetarif für den Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlenverkehr u. Oberschles.-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. Juni 1893	Verschieden	Verschieden	2			
2176	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech aus Pos. M 19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Oswiecim	Budapest-dunaparti tehér palyaudvar Budapest-fövarosi közrakt. Budapest-Jozsefváros Budapest-Lipotváros Budapest-nyugoti palyaudvar	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. December 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1895	Tarifheft I des Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehres vom 1. Juli 1894	157	154	3	In der Zeit bis Ende Februar 1895 im Rückvergütungswege In der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 im Kartirungswege	Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Absender während der Sommerperiode vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung der Frachtdifferenz erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1896 vorzulegen	
					Budapest-Kelenföld				161		7			
					Budapest-deli vasut Ó-Buda Filatorigát				162		8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2177	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Position K—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Czudec	Rzeszów	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	7 kr.	6 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
2178	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Position H 19 des Tarif-Theiles I, mit Ausnahme von weichem Rundholz (Stammholz) in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende (Zopfstärke)	Bednarów Boryslaw Czernowitz Czortków Hatna trs. Hliboka Husiatyn Sambor Skole Stanislau Stryj Suczawa Wygoda Zuczka — Berhometh a. S. Czudin Komarestie-Slob. Lukawetz a. S. Panka Petroutz a. S. Storożynetz Żadowa — Frassin a. M. Gurahumora Illischestie Kaczyka Kimpolung Molit Strigoia Wama loco „ trs. — Radantz	Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder directe nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Nowosielitza transit (für Russland)“ lauten. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 33 51 14 46 13 13 52 54 51 26 46 19 47 14 — 36 22·8 33 36 30 27 27 36 — 29 29 26 23 36 32 24 35 29 — 17		Im Kartirungswege		Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza, und des Original-Zoll-Documentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen
2179	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier aller Art mit der Bestimmung zum Exporte seewärts	Złoczow	Oświęcim transit	Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg im directen Verkehre nach norddeutschen Seehäfen, nach Pöpelwitz-Umschlag transit oder nach Elbeumschlagsplätzen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892, bezw. Tarif für den Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. Jänner 1893	Jeweilige Fracht-Antheile aus den nebenbezeichneten Tarifen (derzeit 137 Pfennig)	117 Pfennig	Jeweils resultirende Differenz (derzeit 20 Pfennig)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate und die den See-Export nachweisenden Schiffs-Connossements, ferner (bei Sendungen nach Oder- oder Elbeumschlagsplätzen) die Connossements über den Weitertransport per Oder, resp. per Elbe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2180	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bestandtheile von Maschinen, eiserne, stählerne, auch gusseiserne	Paris (Donaue und Reuilly), Stationen der französ. Ostbahn	Bukarest filaret (Station der Rumänischen Eisenbahnen)	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Einführung eines neuen allgemeinen Tarifes für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband, längst. aber b. 31. December 1895	Localtarif		a) 124·95 Francs Gold per 1000 kg b) 95·25 " " " 1000 "		Im Kartirungswege		
2181	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, Gerste und Malz	Olmütz—Hodolein transit (oder vice versa)	Dem Uebergangsgeleise nächst der Malzfabrik des E. Hamburger in Olmütz (oder vice versa)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	3·75 kr.		Im Kartirungswege		
2182	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohe Thonerde, unverpackt	Eisenberg i. d. Pfalz und Hettenleidelheim, (Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen)	Nürschan, Station der böhm. Westbahn Kosten, Station der k.k. österr. Staatsbahnen	Die Beförderung muss in offen gebauten Wagen erfolgen, und ist Frachtzahlung für 10000 kg, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bedungen	Vom 1. December 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localtarif		Mark 1·36*) 1·55*)		Im Kartirungswege		*) Ausser den nebenstehend bezifferten Frachtsätzen werden vom Tage der Eröffnung der Localbahn Ebertsheim—Hettenleidelheim noch 0·045 Mark als Nebengebühren eingehoben
2183	K.k.St.B.	Südbahn-Gesellschaft	Die in Nr. 116 dieses Blattes vom 11. October 1894 sub fortl. Nr. 1727 für die Beförderung von Wein der Pos. W, 10 und Most der Pos. M, 27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I enthaltenen Frachtsätze von Draga nach Stationen der Unterkrainer Bahnen und der Localbahn Laibach—Stein, sowie nach der Station der Südbahn-Gesellschaft Laibach loco besitzen keine Giltigkeit, weil die Station Draga für den Güterverkehr noch nicht eröffnet ist.											
2184	Böhmischen Commercialbahnen		Rohzucker	Dymokur	Taxis-Dobrovic	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	27 kr.	25 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
2185	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wein	Bruck a. d. L. (St.E.G.) (Localbahn)	Gross-Schwechat (L.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe A giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	25 kr.	19 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2186	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Olmütz transit für Transporte, welche von der Station Dittersdorf der Mährisch-Schlesischen Centralbahn stammen	Reichenberg trans. für Stationen der königl. Sächsischen Staatsbahnen östlich von Bautzen in der Richtung gegen Görlitz, Reichenberg, bezw. Ebersbach	Unter Aufrechthaltnng der für Holztransporte bestehonden Bestimmnngen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Local-, bezw. Verbandtarife		Mark 0·76		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungsansprüche sind längstens bis Ende März 1896 geltend zu machen	Die Frachtbriefe müssen die Abfertigungs-Vorschrift „via Olmütz" tragen. Die auf Grund dieses Zugeständnisses abgefertigten Transporte werden in das bei Karlsthal etc., Bodenbach/Tetschen transit bedungene Minimalquantum einbezogen
					Bodenbach/Tetschen transit für Deutschland					0·84				
					Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz			Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		0·84*)				
					Schönpriesen-Umschlag					0·79*)				
					Dresden-Elbkai					1·09				
				Karlsthal	Bodenbach St.E.G. / Tetschen Oe.N.W.B. transit für Deutschland bestimmt		Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Local-, bezw. Verbandtarife		1·16		Im Kartirungswege		Die Frachtbriefe müssen die Abfertigungs-Vorschrift „via Olmütz" tragen
				Freudenthal						1·12				
				Würbenthal						1·16				
				Olbersdorf						1·08				
				Karlsthal		Auflieferung von 500 Tonnen			Mark 1·16	1·11	Mark 0·05	Im Rückvergütungswege	Siehe Anmerkung**)	
				Freudenthal					1·12	1·07	0·05			
				Würbenthal					1·16	1·11	0·05			
				Olbersdorf					1·08	1·03	0·05			
				Karlsthal	Reichenberg transit für Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen östlich von Bautzen gegen Görlitz, Reichenberg, bezw. Ebersbach					1·08		Im Kartirungswege		Die Frachtbriefe müssen die Abfertigungs-Vorschrift „via Olmütz" tragen. Die auf Grund dieses Zugeständnisses abgefertigten Transporte werden in das bei Karlsthal etc.—Bodenbach/Tetschen bedungene Minimalquantum einbezogen
				Freudenthal						1·05				
				Würbenthal						1·11				
				Olbersdorf						0·89				
				Karlsthal					1·08	1·03	0·05	Im Rückvergütungswege	Siehe Anmerkung**)	
				Freudenthal					1·05	1·00	0·05			
				Würbenthal					1·11	1·06	0·05			
				Olbersdorf					0·89	0·84	0·05			
				Zdiretz-Kreuzberg	Tetschen transit für Deutschland bestimmt		Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif		0·58				
				Hlinsko						0·61				
				Skutsch						0·60				
				Zdiretz-Kreuzberg	Reichenberg transit für Deutschland bestimmt					0·52				
				Hlinsko						0·49				
				Skutsch						0·46				

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahn-Gebühr nicht enthalten. Dieselbe beträgt:
a) bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag . 10 } Pfennig für 100 kg
b) bei Aussig-Landungsplatz . . . . 9·5 } Pfennig für 100 kg

**) Anmerkung: Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungs-Ansprüche sind spätestens bis Ende März 1896 geltend zu machen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2187	**Oesterr. Nordwestbahn**	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Mehl und Mahlproducte (Position M—4 laut Tarif Theil 1 vom 1. Jänner 1893)	Smiřitz	Stationen der Strecke: a) Nimburg—Tetschen, b) Nimburg—Jungbunzlau, c) Lissa—Prag, d) Turnau bis Seiderberg und darüber hinaus	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen der Transporte muss in Smiřitz auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	Verschieden	15 (fünfzehn) % Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Specialtarifes 1	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungs-Stempel tragen dürfen	Die Refactieansprüche sind längstens bis Ende Februar 1896 geltend zu machen
					Sämmtlichen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und darüber hinaus	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten					Auflassung der Zuschlagee zu den Frachtsätzen der S.N.D.V.	Im Kartirungswege		
2188	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken zum Hochofenbetriebe des Ausnahmetarifes Nr. 39 G	Beraun R.W.B. und k. k. öst. St.B.	Beuthen O.S.E. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte Koschentin Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Tworog Zabrze	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 39 G bestehenden Bestimmungen	Drei Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890		Mark 1·17 1·17 1·16 1·14 1·18 1·18 1·19 1·16 1·17 1·17 1·16 1·14 1·16		Im Kartirungswege		
2189	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Kohle, Coaks, Kohlenbriquetts	Schwadowitz-Eipel und sämmtlichen in den citirten Verbandskohlentarifen enthaltenen Versandtstellen	Žleb, Wrdy-Bučic und Močowic	Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Kohlentarife	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883. Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894. Niederschles. Kohlentarif nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889. Oberschles.-österr. Kohlenverkehr über Mittelwalde p. p., Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden	Verschieden	3·5 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf Žleb, Wrdy-Bučic, bezw. Močowic als Abgabsstation lautend, mit der reclamirenden Firma als Versender consignirt spätestens vorzulegen bis Ende Februar 1896	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze der citirten Tarife innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringert sich der zugestandene Nachlass in gleichem Ausmasse eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2190	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 100 kg oder auch mehrere Zeitungspackete im Gesammtgewichte bis zu höchstens 100 kg pro Tag bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 und für ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in allen drei Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung	Wien Nordbahnhof	Czernowitz	Anlieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	1809 kr.	762 kr.	1047 kr.	Im Kartirnngswege		
2190	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 20 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung	Wien Nordbahnhof	Przemysl	Anlieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	1317 kr.	600 kr.	717 kr.	Im Kartirnngswege		
2190	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 100 kg oder auch mehrere Zeitungspackete im Gesammtgewichte bis zu höchstens 100 kg pro Tag bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 und für ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in allen drei Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung	Wien Nordbahnhof	Lemberg	Anlieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	1452 kr.	600 kr.	852 kr.	Im Kartirnngswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2191	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rohes, unreines Salzgestein	Wieliczka	Szczakowa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. Verwendung der Sendungen in der Ammoniak-Sodafabrik in Szczakowa zu Fabrikationszwecken	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 6, vom 1. Jänner 1895	30·2 kr.	19·5 kr.	10·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbriefe, die nicht wieder zurück gestellt werden, und welche die behördliche Bestätigung darüber tragen müssen, dass das bezügliche Salzgestein zu Nahrungszwecken unverwendbar war, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ist an der nebenstehenden Frachtbegünstigung nicht betheiligt
2192	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cellulose, insoweit dieselbe nach den Classen II-A-C tarifirt wird	M.-Ostrau transito (für Sendungen von Rattimau)	Wien Nordbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	43·3 kr.	35·6 kr.	7·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2193	Buschtěhrader Eisenbahn		Kohle, mineralische	Prag (Smichow)	Prag (Bubna) über Hostiwitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	10·9 kr. ö. W.	9·0 kr. ö. W.	1·9 kr. ö. W.	Rückvergütung	Original-Frachtbriefe, auf die abschliessende Firma als Empfängerin lautend, spätestens 3 Monate nach Ankunft der Sendungen vorzulegen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückerstattungsanspruch

2194 — Buschtěhrader Eisenbahn

Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. März 1895 wird für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein dienenden, in der Station Welchau-Wickwitz zur Abgabe gelangenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine 50percentige Ermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Localgütertarifes, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 unter der Bedingung im Rückvergütungswege zugestanden, dass die Vorlage der auf den Namen der sich vorher anmeldenden Firma als Absenderin und Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmscheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, bis spätestens Ende Mai 1895 bewirkt wird; als Minimal-Einheitssatz muss jedoch eine Taxe von 0·1 kr. ö. W. per 100 kg und 1 km verbleiben.

Vor Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten und die Aufgabestationen zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabsstationen, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekannt zu geben.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2195	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide	Velencze	a) Wien loco (sämmtliche Bahnhöfe und Wien Lagerhaus) b) Wien St.E.G. transit mit der Bestimmung nach den in den Tarifen für den Westungar.-österr. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1 und 2, giltig vom 1. November 1892, bezw. vom 1. October 1892 aufgenommenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien instradirt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Westungar.-österr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893, resp. Theil III, Heft 1 und 2, giltig vom 1. November 1892, bezw. 1. October 1892	Verschieden	Verschieden	a) 28 Heller = 14 kr. b) 24 „ = 12 „	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2196	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	Trifail	Pola	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat Seitens der Parteien zu erfolgen. Sendungen müssen für die k. u. k. Kriegsmarine, bezw. das k. u. k. See-Arsenal in Pola bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	86 Heller	78 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
2197	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Sziszek	Wien-Matzleinsdorf loco und transit	Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben, giltig vom 1. Jänner 1894	174 Heller incl. ung. Steuer	160 Heller incl. ung. Steuer	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2198	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	a) Eisenwaaren und Bleche b) Holz der Pos. H—19 und 20 des Tarifes (Theil I)	Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn	Graz S.B.	ad a) in jedem Gewichte ad b) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief ad a) und b) Sendungen müssen zu Regiezwecken der auf der Graz-Köflacher Bahn den Betrieb führenden k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe der letzteren in Graz adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Verschieden	0·2 kr. pro 100 kg und km	Verschieden	Im Kartirungswege		

Ergänzung. **K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.** Bei den im Verordnungs-Blatte vom 15. November 1894, Nr. 131, unter der Post 2008 verlautbarten Frachtsätzen hat es in der Rubrik „von Wien K.F.N.B." richtig „Wien K.F.N.B. **transit**" zu lauten.

Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** In der im Verordnungs-Blatte vom 10. November d. J., Nr. 129, unter fortlaufender Nr. 1971 veröffentlichten Kundmachung soll es in der Rubrik „für Artikel" in der dritten Zeile des Textes statt „und gebohrte" heissen: **ungebohrte.**

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferns in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.
Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 139. **Wien, 4. December 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 22. October 1894*) für die Localbahn von Waidhofen an der Ybbs nach Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn).

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Gottfried Jax in Waidhofen an der Ybbs im Vereine mit Anton Fanta in Scheibbs und Lorenz Diem in Hollenstein, ferner mit Julius Jax in Waidhofen an der Ybbs, Andreas Töpper in Lunz, Franz Leithe in Waidhofen an der Ybbs und Johann Scheib in Göstling die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer schmalspurigen Localbahn von Waidhofen an der Ybbs nach Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn) gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, ferner des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von Waidhofen an der Ybbs der Staatsbahnlinie Amstetten—Klein-Reifling über Hollenstein, Göstling und Lunz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Pöchlarn—Gaming (Ybbsthalbahn).

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

*) Enthalten in dem am 24. November 1894 ausgegebenen LXXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 219.

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine, und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;
c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;
d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 2,400.000 fl. österr. Währ. Noten zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit 200.000 fl. österr. Währ. zu beziffernde Prioritäts-Actiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 110.589 fl. österr. Währ. und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 17.989 fl. österr. Währ. festgesetzt.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritäts-Anlehens und der Prioritäts-Actien zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, dem zufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung des Prioritäts-Anlehens hat hiebei jener der Actien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen und Prioritäts-Actien nach Massgabe des auf Grund des Ertrags-Präliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätesten binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Bezüglich der Couponstempelgebühren ist dies nicht zulässig.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn, welche in drei Theilstrecken, und zwar:
1. von Waidhofen an der Ybbs bis Hollenstein,
2. von Kienberg-Gaming bis Lunz und
3. von Lunz bis Hollenstein

herzustellen ist, ist ehestens zu beginnen und binnen längstens fünf Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen und sonst zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Handelsministeriums und der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, bezw. der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung im Offertwege zu vergeben. Das Gleiche gilt bezüglich aller Lieferungen, mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche gegen Uebernahme von Stammactien durch die Interessenten sichergestellt werden.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritäts-Obligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 2,400.000 fl. österr. Währ. Noten auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Ferner wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem Betrage von 200.000 fl. österr. Währ. unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritäts-Actien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv

verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung des ersten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen und Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmungen aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 16.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse, nach freiem Ermessen vorbehalten.

Weiter bleibt die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 17.

Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 18.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 19.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zn Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur Verzinsung und planmässigen Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen, die im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des aufgenommenen Anlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 20.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 19, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 19) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 21.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen

der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 22.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am zweiundzwanzigsten Tage des Monates October, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Waidhofen an der Ybbs nach Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn)

Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitales geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost, mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen, hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 7. November 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1894, Z. 60.928, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend das Erscheinen einer Verordnung über das Verfahren hinsichtlich der ohne Uebergangsschein im Verkehr zwischen den Ländergebieten des österr.-ungarischen Zollgebietes vorkommenden Branntweinsendungen.

Im Nachhange zu dem h. ä. Erlasse vom 23. Juli d. J., Z. 38.210 (Vrdgs.-Bl. 94), betreffend die Anzeige von dem Einlangen der aus den Ländern der ungarischen Krone oder aus Bosnien und der Herzegowina ausser dem Abgabenbande zur Beförderung gelangenden Sendungen gebrannter geistiger Flüssigkeiten, wird die geehrte Verwaltung über Ersuchen des k. k. Finanzministeriums auf eine mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium vereinbarte und demnächst im Reichsgesetzblatte erscheinende Verordnung aufmerksam gemacht, durch welche das Verfahren hinsichtlich der ohne Uebergangsschein im Verkehre zwischen den Ländergebieten des österr.-ungarischen Zollgebietes vorkommenden Sendungen, welche von dem Adressaten nicht bezogen werden, besonders geregelt wird.

Die geehrte Verwaltung wird eingeladen, diese Verordnung sofort nach ihrem Erscheinen den unterstehenden Dienststellen behufs genauer Danachachtung zur Kenntniss zu bringen.

Wien, am 20. November 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 8. November 1894, Z. 56.072, an die österreichischen Privat-eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Anbringung von Bremsvorrichtungen bei Reservoirwagen.

Da in letzter Zeit dem k. k. Handelsministerium wiederholt Typenpläne für Reservoirwagen zur Genehmigung vorgelegt wurden, bei welchen die Anbringung einer Bremsvorrichtung nicht vorgesehen erschien, wodurch im Hinblicke auf die einschlägigen Bestimmungen im § 2 der zwischen den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen für den inländischen Verkehr vereinbarten Vorschriften über die Behandlung der zum Transporte von Flüssigkeiten eingerichteten Reservoirwagen die Freizügigkeit dieser Waggons auf den österreichischen Bahnen in Zweifel gestellt erscheint, wird den österreichischen Privateisenbahn-Verwaltungen nahegelegt, in Hinkunft die Zustimmung zur Einstellung von Reservoirwagen in den gesellschaftlichen Fahrpark von dem Vorhandensein einer Bremsvorrichtung an den betreffenden Wagen abhängig zu machen.

Wien, am 8. November 1894.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses vom 29. November referirte Berichterstatter Abgeordneter Szczepanowski über die Regierungsvorlage, betreffend die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn.

Abg. Kaftan erklärte, er hätte eine getrennte Behandlung der drei Bahnen gewünscht, da die Verhältnisse derselben grundverschieden seien. Was die Böhmische Westbahn anbelange, so sei die Verstaatlichung derselben Gegenstand zahlloser Petitionen der westböhmischen Bezirke, Städte und Interessenten, welche durch die unverhältnissmässig hohen Tarife der Böhmischen Westbahn sich wesentlich verkürzt sahen. Es waren aber nicht allein die hoben Tarife Schuld an der Unzufriedenheit des Handels und der Industrie, sondern auch die Ungleichheit der Tarife gegenüber jenen Productionsstätten, die an anderen, insbesondere Staatsbahnen liegen. Die Interessenten drängten auf die Verstaatlichung, von der sie eine Besserung und einen neuen Aufscbwnng von Indnstrie und Handel erhofften. Das solle nun nicht eintreten. Der Staat wolle, wie aus der Begründung des Gesetzes ersichtlich sei, die alten hoben Westbahntarife belassen. Redner besprach den Bauzustand, die Fahrbetriebsmittel der Babn, welch letztere nicht in genügendem Masse vorbanden seien; desgleichen müsse die Bahnanlage erweitert werden. Redner beantragte folgende Resolution: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, mit dem Tage der Uebernabme des Betriebes der Böhmischen Westhahn durch die Staatsbahnverwaltung die Tarife der Staatsbahnen aucb auf den gesammten Linien der Böhmischen Westbahn einzuführen.“ Zum Schlusse befürwortete er die Decentralisation des Betriebes der Staatsbahnen.

Abg. Dr. Blažek verwabrte sicb dagegen, dass durch die Belassung der hohen Tarife auf der Westbahn in Böbmen aucb anf volkswirthschaftlichem Gebiete ein Ausnahmszustand geschaffen werde. Er verlangte das gleiche Recht für alle Königreiche und das gleiche Verfahren in Böhmen wie seinerzeit bei der Verstaatlicbung der Karl Ludwig-Bahn, wo das Staatsbahn-Barême sofort eingeführt wurde. Er empfahl die Resolution des Abg. Kaftan und verlangt, es mögen die ermässigten Sommer-Personentarife an dieser Bahn auch fernerbin aufrecht bleiben.

Handelsminister Graf Wurmbrand besprach die durch den Resolutionsantrag Kaftan angeregte Tariffrage und legte die Gründe dar, warnm die Regierung bei den zu verstaatlichenden Bahnen eine sofortige Herabsetznng der Tarife nicht in Aussicht nehmen könne, da vielmehr bei weiterem Fortschreiten der Verstaatlichungsaction eine Ausgleicbung der differirenden Tarifniveaux in einer Weise gesucht werden müsse, wie sie den Interessen der Allgemeinheit entspräche.

Die Regierungsvorlage wurde hierauf unverändert, die Resolution Kaftan mit der vom Berichterstatter Abg. Szczepanowski beantragten Abänderung angenommen, wonach die Staatsbahntarife baldmöglichst auf den gesammten Linien der Böhmischen Westbahn einzuführen seien.

Der Eisenbahnausschuss zog in seiner Sitzung vom 30. November das Localbahngesetz in Berathung.

Referent Abg. Dr. Russ beantragte, eine Generaldebatte nicbt zu führen, da das Gesetz im Grossen und Ganzen ein sebr gutes sei, und bat, sogleicb in die Specialdebatte einzutreten.

Abg. Kaftan erblickt in dem neuen Gesetze einen Fortscbritt gegenüber den Bestimmungen des bestehenden Localbahngesetzes vom Jahre 1887. Das Mass der Steuerbefreiung wird im imperativen Sinne erweitert und in die Financirung der Localbahnen das Pfandbriefprincip eingeführt, wodurch das Privatcapital — mit Ausscbluss der wilden Speculation — in reichlicberem Masse als bisher herangezogen werden dürfte. In dem Gesetze werden auch namhafte technische Begünstigungen, die Erweiterung der Anschlussstationen, Beschaffung der Fahrbetriebsmittel, ferner die Betriebsführung betreffend, in Aussicht gestellt, doch die Realisirung derselben dem Ermessen und dem guten Willen der Regierung überlassen. Den letzteren vorausgesetzt, kann dies für das raschere Zustandekommen einer Localbahn förderlich sein, docb verzicbtet hiednrcb das Parlament auf eine wichtige Prärogative, weshalb der Redner und seine Parteigenossen das Gesetz nicbt anf unbegrenzte Zeit, sondern höcbstens nur auf zehn Jahre votiren können. Redner vermisst in der Localbahnvorlage zwei wichtige Förderungsmittel. Das erste betrifft die Erleicbternng der Grunderwerbung, respective Anlegung der Eisenbahnbücher. Das Eisenbahnbuchgesetz vom Jahre 1874 ist veraltet, unklar, lässt verschiedene Deutungen zu, wofür Redner znm Beweise anführte, dass im Gesetze nichts wegen der bücherlichen Sicherstellung der mit dem Besitze der Bahn verbundenen Rechte, z. B. Grnndservitnte, entbalten sei. Er beantragte nachstehende Resolntion:

„Die k. k. Regiernng wird aufgefordert, das bestehende Gesetz über die Anlage der Eisenbabnbüeher vom 19. Mai 1874 einer gründlicben Revision zu unterzieben und nach Einvernahme von Fachmännern ein neues, zweckentsprechendes Gesetz dem hohen Hause zur verfassnngsmässigen Behandlung vorznlegen.“

Ein wichtiges Mittel zur Förderung des Localbahnwesens würde in der Bildung von Eisenbahn-Genossenschaften bestehen, welche auf ähnlicher Grundlage wie die Wasser-Genossenschaften zu errichten wären. Redner beantragt folgende Resolution:

„Die Regierung wird aufgefordert, im Interesse des Eisenbahnwesens niederer Ordnung ein zweckentsprechendes Gesetz über die Bildung von Eisenbahn-Genossenscbaften ansarbeiten und baldmöglicbst dem hohen Hause zur verfassungsmässigen Behandlung vorzulegen.“

Referent Abg. Dr. Russ erwiderte, dass er sich vorbehalte, am Schlusse der Specialdebatte für die erste und gegen die zweite der vorgescblagenen Resolutionen zu plaidiren, und wies darauf hin, dass er im letzten Artikel die Wirksamkeit des Gesetzes auf zehn Jabre beschränkt babe, wie in dem gedruckten Referenten-Entwurfe zu lesen sei.

Hierauf wurde einstimmig beschlossen, in die Specialdebatte einzugehen.

Artikel I wurde angenommen.

Bei Artikel II beantragte der Referent, dass die Ermäebtignng der Regierung in eine Verpflichtung verwandelt werde, die Localbahn-Unternehmungen von der unentgeltichen Besorgung der Post, sowie des für die polizeilicbe und gefällsamtliche Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes zu entheben.

Nach einer längerer Debatte, in welcber Regierungsvertreter Ministerialrath Kapf vom Finanzministerium und Sectionschef Dr. Ritter von Wittek sich dagegen aussprachen, wurde Artikel II in der beantragten Fassung angenommen.

Artikel III und IV wurden nach knrzer Debatte gutgeheissen.

Im Artikel V, welcher die imperativen Begünstigungen enthält, wurden die Befreiungen von Stempeln, Gehühren und Taxen ohne Debatte angenommen. Die Regierungsvorlage heantragt die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer u. s. w. auf die Dauer von 30 Jahren mit der Einschränkung, dass diese Befreiungen ausser Kraft zu treten hahen, wenn die eigenen Erträgnisse der Localbahnen eine gewisse Verzinsung des Anlagecapitals gewähren.

Dem gegenüber heantragte Referent, dass die einschränkende Bestimmung vollkommen wegzufallen hahe, dagegen die Dauer der Steuerfreiheit von 30 Jahren auf 25 herabzusetzen sei. Nachdem sich diesem Vorschlage auch die Regierung angeschlossen hatte, wurde derselbe angenommen. Ebenso wurde die Einschaltung gutgeheissen, welche der Referent beantragte, dass die Localbahn auch von der für die staatliche Aufsicht entfallenden Gehühr zu befreien sei. Der Antrag, die Localbahn-Unternehmungen auch von der Zahlung des Gebührenäqnivalents loszuzählen, wurde vom Referenten, nachdem die Regierung lebhaften Widerstand geleistet hatte, zurückgezogen.

Im Artikel VI wurde nach dem Antrage des Referenten die Befreiung von Stempel- und Gebührenobligationen nicht hlos den Kronländern, sondern auch Bezirken, Gemeinden und anderen autonomen Körperschaften zuerkannt.

Im Artikel VII beanständete der Referent, dass die Ausgabe der dort in Aussicht genommenen Schuldverschreibungen auch dann nnter einer besonderen Aufsicht zu stehen hätte, wenn diese Ausgabe Seitens einer mit der Garantie eines Landes ausgestatteten Anstalt (Landesbanken u. s. w.) erfolgen soll, weil diese Institute nur so weit eine staatliche Anfsicht geniessen, als das Vereinsgesetz des Jahres 1852 eine solche vorschreibt, im Uehrigen aber unter der fortwährenden Controle des Landtages und des Landesausschusses stehen, welcher eines seiner Mitglieder als Bankcommissär in die Verwaltung entsendet und dadurch eine fortwährende Aufsicht übt. Selbst die Titres solcher Banken hahen nicht die Unterschrift eines staatlichen Organes, weil der Titre, welcher durch diese Zulassung des Gesetzes zur Ausgabe gelangen soll, ein ganz neuer, auf dem heimischen Geldmarkte noch unbekannter ist und deshalb seine Bonität nnter besondere Cautelen gestellt werden soll, und weil diese hesondere Aufsicht der Staatsverwaltung sich auch bei den Landesbanken nur auf diese specielle Emissionsthätigkeit der Institute zn heschränken haben wird.

Der Ausschuss acceptirte den Artikel VII nach dem Antrage des Referenten mit der Aenderung, dass statt der Worte „der hiezu befugten Credit-Institute" der Ausdruck „der hiezn statutenmässig hefngten Institute oder Gesellschaften" gesetzt werde.

In der Debatte über Artikel VIII wurde die Verhandlung abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Vorortelinie: Aendernng der Stationsanlage in Heiligenstadt.) Ans Anlass der Einführung der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn erfährt die Stationsanlage des projectirten Bahnhofes in Heiligenstadt eine entsprechende Aenderung. [3. November, Z. 58.778.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Herstellnng einer Verladerampe in Mattarello.) In der Station Mattarello wird eine Verladerampe hergestellt. [13. Novemher, Z. 61.677.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Handschranken in km 16·361.) Das von der Südnorddentschen Verbindnngsbahn vorgelegte Project für einen hei der Haltestelle Bad Schlag der Reichenberg-Gahlonz-Tannwalder Eisenhahn in km 16·361 auszuführenden Handschranken wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung übersendet. [16. November, H.-M.-Z. 62.265.]

Localbahn Wodňan-Prachatitz. (Uebergabe der Wege und Wasserläufe.) Auf Grund des Ergebnisses der am 5., 6., 7. nnd 11. Decemher 1893 durchgeführten Amtshandlung fand die commissionelle Uebergabe der Wege und Wasserläufe der genannten Localbahn an die Interessenten statt. [3. November, Z. 53.477.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Auflassung der Station Neu-Zagórz für den Güterverkehr.) Mit 15. November ist die Station Neu-Zagórz für den Güterverkehr aufgelassen worden, und werden sonach von diesem Zeitpunkte angefangen Stückgüter dortselbst überhaupt weder aufgenommen, noch ausgefolgt; für Güter in Wagenladungen, welche allenfalls in Neu-Zagórz znr Auf- oder Abgabe gelangen sollten, wird die Station Zagórz als Expeditsstelle fungiren. In der Station Nen-Zagórz werden fortan nur Personen und Reisegepäck zur Abfertigung gelangen, während der gesammte Güterexpeditionsdienst in Zagórz vereinigt wird. [Z. 65.143.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monate September.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate September auf deutschen Bahnen (ausschliessl. der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen hahen auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.894·96 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1211 Schnellzüge, 1430 Personenzüge und 214 zur Personen-, sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2855. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,750.263 Zug-, hezw. 329,602.192 Achskilometer, gegen 16,278.792 Zug- und 341,933.369 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,308.994 Zug- und 313,841.172 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1029 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1826 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1725 im Vormonate und 2188 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 116 nnd auf eine Million Achskilometer 6, mithin auf eine Million Zugkilometer 27 = 19% weniger als im Monate September des Vorjahres und 10 = 9% mehr als im Vormonat, und auf eine Million Achskilometer 1 = 14% weniger als im Monate Septemher des Vorjahres und 1 — 20% mehr als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 1485 Anschlüsse versäumt (gegen 1769 in demselhen Monate des Vorjahres nnd 1126 im Vormonate). Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und hei 13 Bahnen Anschlnssversäumnisse nicht vorgekommen.

Italien. (Restaurationswagen auf den Linien Genna—Ventimiglia und Pisa—Rom.) Die Gesellschaft der Mittelmeerbahn hat vom 20. November angefangen versuchsweise bei den Schnellzügen Nr. 42 von Genua nach Ventimiglia und Nr. 43 von Ventimiglia nach Genua einen Restaurationswagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft beigegeben, in welchem während der Fahrt von Genua nach Ventimiglia ein Frühstück und während der Fahrt von Ventimiglia nach Genua ein Mittagmahl verahreicht wird. Ein ähnlicher Restaurationswagendienst wurde ebenfalls versuchsweise auf der Linie Pisa—Rom eingeführt, nnd zwar bei den Zügen Nr. 9 von Turin nach Mailand und Rom und Nr. 10 von Rom nach Mailand und Turin. Anch hier wird beim ersteren Zuge ein Frühstück, beim letzteren Zuge ein Mittagmahl verabreicht. Das Mittagmahl à 4.50 Lire (Wein nicht inbegriffen) besteht ans einer Suppe, einer Vorspeise, Fisch, zwei Fleischspeisen, Gemüse, Mehlspeise und Dessert. Das Frühstück à 3.50 Lire (Wein nicht inbegriffen) besteht ans einer Vorspeise, einer warmen Fleischspeise mit Beigabe, Gemüse, einer kalten Fleischspeise und Dessert. Nur die Reisenden der I. und II. Classe haben Eintritt in den Restanrationswagen, und zwar ohne Zahlung irgend welcher Gebühr.

— (Herabminderung der Anzahl der Oheren Bezirksämter des Civil-Geniecorps.) Die „Gazetta Ufficiale" veröffentlicht das königliche Decret, welches die Anzahl der Oberen Bezirksämter des Civil-Geniecorps auf neun herabmindert. Danach verbleiben solche Bezirksämter in: Turin, Mailand, Venedig, Bologna, Florenz, Rom, Neapel, Bari und Palermo. Sardinien wird dem Bezirke Rom untergeordnet. Der Wirkungskreis der einzelnen Bezirksämter ist wie folgt abgegrenzt:

1. Turin. Provinzen von Turin, Alessandria, Cuneo, Genua, Porto Maurizio, Novara.
2. Mailand. Provinzen von Pavia, Mailand, Como, Sondrio Bergamo, Brescia, Cremona, Mantova.

3. Venedig. Provinzen von Belluno, Udine, Treviso, Venedig, Padua, Vicenza, Verona und Rovigo.
4. Bologna. Provinzen von Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Mantua, Bologna, Ferrara, Ravenna und Forli.
5. Florenz. Provinzen von Lucca, Massa, Pisa, Livorno, Florenz, Pesaro, Ancona, Arezzo, Siena, Perugia, Grosseto.
6. Rom. Provinzen von Macerata, Ascoli, Teramo, Aquila, Chieti, Rom, Cagliari und Sassari.
7. Neapel. Provinzen von Campobasso, Foggia, Benevento, Caserta, Avellino und Neapel.
8. Bari. Provinzen von Salerno, Bari, Potenza, Lecce, Cosenza, Catanzaro, Reggio Calabria.
9. Palermo. Provinzen von Messina, Palermo, Trapani, Catania, Caltanisetta, Girgenti und Siracusa.

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Am 1. October war der Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	52	—	52
Mit vier gekuppelten Rädern . .	508	11	519
Mit sechs gekuppelten Rädern .	483	11	494
Mit acht gekuppelten Rädern . .	178	—	178
Tender-Locomotiven für den Verschiebedienst:			
Mit 4 gekuppelten Rädern . . .	62	—	62
Mit 6 gekuppelten Rädern . . .	16	—	16
Diverse Locomotiven	13	—	13
Summa . . .	1.312	22	1.334
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	56	—	56
Wagen I. Classe	489	—	489
Wagen II. Classe	732	—	732
Gemischte I. und II. Classe . .	456	—	456
Gemischte II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	166	—	166
Gemischte Wagen I., II. und III. Cl.	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
(für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe . .	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Gemischte Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Summa . . .	3.833	—	3.833
III. Frachtwagen:			
Stallwagen	85	5	85
Wagen für Kleinvieh	60	—	60
Gedeckte für Frachten	3.179	81	3.260
„ „ Frachten und Vieh	9.333	—	9.333
Offene, hochbordige	5.743	293	6.036
„ niederbordige	2.556	7	2.563
Mit zerlegbarem Bord	694	—	694
Ohne Bord	27	—	27
Cisternenwagen	185	10	195
Für Säuretransporte	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gasreservoirwagen	12	—	12
Schneepflüge	56	—	56
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	46	—	46
Diverse Wagen	53	—	53
Summa . . .	22.442	396	22.838

Australien. (Bahnwesen.) In der Colonie Neu-Südwales wurde schon im Jahre 1854 der Versuch gemacht, Bahnen im Wege der privaten Concessionirung ins Leben zu rufen. Es gelang jedoch nur, die kurze Vorortelinie von Sydney nach Paramatta und die Bahn Newcastle—Maitland für den grossen Kohlenbezirk von Neu-Südwales auf diesem Wege zu realisiren. Im Weiteren konnte privates Capital für Bahnbauten nicht erlangt werden, und war die Regierung bald gezwungen, die fertigen Strecken dieser beiden Linien in den Betrieb, sowie deren vollständigen Ausbau zu übernehmen. Seitdem ist die gesammte Eisenbahnthätigkeit der Colonie nur auf die Initiative der Regierung zurückzuführen, welche behufs Führung der Bahnangelegenheiten schon vor sieben Jahren eine eigene Commission, aus drei Mitgliedern bestehend, eingesetzt hat. Gegenwärtig bestehen in der Colonie Neu-Südwales nur Staatsbahnen, deren Länge im Ganzen am 30. Juni d. J. 2501·5 engl. Meilen = 4024 km betrug, wovon 149·5 Meilen doppelgeleisig und 8·5 Meilen viergeleisig sind. Sämmtliche Linien sind mit der normalen Spurweite von 4′ 8½″ = 1·435 m gebaut. Von Sydney aus führen zwei grosse Complexe von Hauptverkehrsadern in das Innere der Colonie; die 388·5 Meilen lange Bahn Sydney—Aldbury führt bis zur südlichen Grenze zwischen den Colonien Neu-Südwales und Victoria; in Aldbury erfolgt der Anschluss an die von Melbourne dahin gelangende Eisenbahn. Nachdem aber alle Bahnen der Colonie Victoria mit der Spurweite von 5′ 3″ = 1·6 m hergestellt wurden, ist ein directer Verkehr zwischen Sydney und Melbourne nicht möglich und müssen in Aldbury alle Personen umsteigen und alle Güter umgeladen werden. Zum Complexe der südlichen Linien gehört ferner die 92 Meilen lange Bahn, welche von Sydney entlang der Küste über Kiama nach Nowra führt und demnächst noch weiter südlich fortgesetzt werden soll. Diese letztere Bahn durchzieht den südlichen Theil des grossen Kohlenbeckens von Neu-Südwales in seiner ganzen Ausdehnung. Von der Hauptverbindung Sydney-Aldbury zweigt in Goulburn die 130 Meilen lange Linie nach Cooma ab, welche im Jahre 1889 eröffnet worden ist und gleichfalls ein an Mineralschätzen (Gold, Kupfer, Zinn und Eisen) reiches Gebiet durchquert. Weitere kurze Flügelbahnen wurden von der Station Cootamundra, u. zw. gegen Norden nach Temora und gegen Süden nach Gundagai hergestellt. Von der Station Junee der Sydney-Aldbury-Bahn zweigt die westlich führende, 167·5 Meilen lange Bahnlinie nach Hay ab, welche selbst wieder eine 64·5 Meilen lange Zweigbahn Narrandera—Jerilderie besitzt; erstere wurde im Jahre 1882, letztere 1884 eröffnet. Diese beiden Linien haben ein sehr fruchtbares Agriculturgebiet aufgeschlossen, und steht die Verlängerung der nach Hay führenden Linie gegen Westen in Aussicht. Endlich gehört zum Complexe der südlichen Bahnen auch noch die von der Station Murrumburre der Sydney-Aldbury-Bahn nach Blayney führende, 110·5 Meilen lange Bahn, welche zugleich die Verbindung des südlichen mit dem westlichen Complexe der Staatsbahnen von Neu-Südwales bewirkt. Die Hauptlinie des westlichen Bahncomplexes führt von Granville nächst Sydney über Wallerawang, Blayney, Orange und Dubbo nach Bourke. Ihre Länge beträgt 490 Meilen, die Verbindung mit Sydney erfolgt im Wege der 13 Meilen langen Strecke Granville-Sydney der südlichen Hauptlinie. Diese Bahn wurde schon im Jahre 1885 eröffnet und führt unter theilweise sehr schwierigen Terrainverhältnissen über die Blauen Berge auf das Hochland von Bourke, welches in dem letztgenannten Orte eine Seehöhe von mehr als 2000 Fuss erreicht. In der Gebirgsstrecke dieser Linie kommen Steigungen von 1 : 30 zur Anwendung. In einer Entfernung von circa 70 Meilen von Sydney zweigt in der Station Wallerawang eine 85 Meilen lange, nördlich führende Bahnlinie mit dem Endpunkte Mudgee, welche entlang der Grenze des grossen Kohlenbezirkes von Neu-Südwales dahinzieht. In der Station Blayney zweigt die bereits früher erwähnte, nach Murrumburre führende Verbindung des westlichen Bahncomplexes mit dem südlichen ab; ferner in Orange eine 95 Meilen lange Zweiglinie nach Forbes; endlich zweigt in Nyngan, einer Station zwischen Dubbo und Bourke, die 81 Meilen lange Bahnlinie nach Cobar, der am meisten gegen Westen vorgeschobenen Station dieses Bahncomplexes, ab. Der zwischen Nyngan und Cobar liegende Bezirk ist durch seine reichen Kupfer-, Silber- und Zinnlagerstätten bekannt. Das westlicher gelegene Gebiet bis zur Grenze der Colonie Neu-Südwales ist bisher noch bezüglich seines Mineralreichthums unerforscht geblieben. Dasselbe umfasst circa 13.000 engl. Quadratmeilen. Der dritte Complex der Staatsbahnen erstreckt sich in vorwiegend nördlicher Richtung. Der Ausgangspunkt desselben ist der Hafen von Newcastle; die Hauptlinie führt über Werris Creek Tenterfield und Wallangarra zur Nordgrenze von Neu-Südwales, woselbst sie an die aus der Colonie Queensland von Brisbane nach Süden führende Eisenbahnlinie anschliesst. In ihrem ersten Theile durchzieht diese Bahn gleichfalls das grosse Kohlenbecken von Neu-Südwales. Nachdem alle Bahnen der Colonie Queensland mit der Spurweite von 3′ 6″ = 1·066 m hergestellt sind, erfolgt in der Station Wallangarra in Folge des Spurweiten-Unterschiedes ebenso das Umsteigen und Umladen, wie in der früher genannten Station Aldbury der südlichen Linie. Die vorbeschriebene Hauptlinie ist im Jahre 1889 durch eine entlang der Küste geführte Zweiglinie mit dem südlichen Bahncomplexe verbunden und hiedurch die Hauptstadt Sydney zum gemeinschaftlichen

Knotenpunkte aller drei Netze erhoben worden. Die Entfernung Sydney—Wallangarra beträgt nunmehr 481 Meilen. Von Werris Creek zweigt eine in das Kohlenrevier von Narrabri führende Bahn ab.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Berenice" von Triest nach Santos.) Dieser Dampfer von 1628 Tonnen Gehalt ist am 25. October mit 6 Passagieren und 170 Gewichtstonnen Ladung von Triest nach Santos über Fiume abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Fiume 1055 Colli Kaffee; nach Pernambuco 3 Colli Möbelbestandtheile, 65 Colli Bier; nach Bahia 600 Colli Mehl, 50 Colli Stahl, 17 Colli Tabak; nach Rio Janeiro 45 Colli Möbelbestandtheile, 2 Colli Stöcke, 11 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli trockene Früchte. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 105.104 fl. ö. W.

Hafenbau bei Pancsova. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister die Abhaltung einer politisch-administrativen Begehung der für den Bau des Pancsovaer Donauhafens in Aussicht genommenen Uferstrecken der Donau und der bei Pancsova in diese einmündenden Temes angeordnet. Die Bedeutung des Pancsovaer Umschlagsplatzes wird durch den Ausbau der projectirten Localbahn Pancsova-Versecz (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 28), d. i. eine Verbindung der Donau mit der Linie Temesvár—Versecz—Báziás, wesentlich erhöht werden.

Hamburg. (Elbeschiffahrtspolizeiliche Vorschriften im Jahre 1893.) Im Gebiete der freien und Hansestadt Hamburg sind im Jahre 1893 nachstehende, die Elbeschiffahrt betreffende Vorschriften erlassen worden: die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 4. Jänner, betreffend die Zollabfertigung der thalwärts ankommenden Kähne und das Verbot des Ankerns von Fahrzeugen in der Nähe der Schöpfstelle der Stadtwasserkunst; die Bekanntmachnng der Polizeibehörde vom 24. Jänner, betreffend den Geltungsbereich der Seitens der Polizeibehörde ertheilten Befähigungsnachweise zur Führung eines auf der Elbe verkehrenden Passagierdampfschiffes; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 14. Februar, betreffend das Verbot des Anlegens an die in der Elbe ausgelegten Loots- und Leuchtschiffe; die Verordnung der Polizeibehörde vom 11. März, betreffend die Sicherung der Beförderung von Personen mit Dampfschiffen auf der Elbe; die Bekanntmachung der Depuation für Handel und Schiffahrt vom 5. April, betreffend die Fahrwasserbezeichnung auf der Elbe; die Polizeiverordnung vom 6. April, betreffend das Verbot des Ankerns bei Lütjenburg; die von der Polizeibehörde unterm 8. April erlassene Alsterordnung; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 11. April, betreffend die Untersuchung der zur Elbeschiffahrt im Sinne der Elbeschiffahrts-Additionalacte vom 13. April 1844 bestimmten Elbefahrzeuge; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 25. April, betreffend das Verbot des Ankerns von Fahrzeugen in der Nähe der Schöpfstelle der Stadtwasserkunst und im Fahrwasser unterhalb der Kaltenhofspitze; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 9. Mai, betreffend das Verbot des Ankerns von Fahrzeugen in der Nähe der alten und der neuen Schöpfstelle der Stadtwasserkunst; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt und der Polizeibehörde vom 20. Mai, betreffend die Benützuung der Landungsbrücken und Pontons für Passagierdampfschiffe; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 14. Juni, betreffend die Verlegung der schwarzen spitzen Tonne 9/10; die Bekanntmachnng der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 16. Juni, betreffend das Elbefahrwasser bei Finkenwärder; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 19. Juni, betreffend das Verbot des Anlegens von Fahrzeugen in der Nähe der neuen Schöpfstelle der Stadtwasserkunst: die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt und der Polizeibehörde vom 20. Juni, betreffend die Benützung des Landungsplatzes auf der Veddel; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 30. Juni, betreffend die Indienststellung des neuen Lootsendampfers; die Bekanntmachung der Landherrenschaft der Marschlande vom 6. Juli, betreffend die Benützung des Fahrwassers bei Finkenwärder; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 15. Juli, betreffend die Versetzung des rothen Lichtes bei der Einfahrt in den Magdeburger Hafen; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 15. Juli, betreffend die Thätigkeit des Hafenarztes; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 22. Juli, betreffend die Verlegung der Tonne a im nördlichen Elbefahrwasser vor Finkenwärder; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 11. August, betreffend die Untersuchung der zur Elbeschiffahrt bestimmten Fahrzeuge; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 24. August, betreffend die veränderte Betonnung des Elbefahrwassers südlich der Ohle-Bank; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 31. October, betreffend die nächtliche Beleuchtung der Einfahrt in den Hansahafen; die Bekanntmachungen der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 2., 8. und 10. November, betreffend Veränderungen der Leuchtfeuer an der Unterelbe; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 16. November, betreffend das Ankern der für die Bergfahrt zollamtlich abgefertigten Flussfahrzenge und das Zusammenstellen der Schleppzüge; die Bekanntmachung der Landherrenschaft Bergedorf vom 20. November, betreffend die Freihaltung der Fischzugstelle bei Kirchwärder von ankernden Fahrzeugen; die Bekanntmachnng der Deputation für Handel und Schiffahrt und der Polizeibehörde vom 21. November, betreffend die Benützung der Landungsbrücken und Pontons für Passagierdampfschiffe; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 19. December, betreffend das Passiren der neuen Kohlenüberladestelle am Oberhafencanal, endlich die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 28. December, betreffend die Liegeplätze der mit Kohlen beladenen Schuten. Alle diese Vorschriften sind auch in der Gesetzsammlung der freien und Hansestadt Hamburg, II. Theil, Bekanntmachungen einzelner Behörden, verlautbart worden.

Auffindung bisher unbekannter Untiefen im Jahre 1893. Der vor Kurzem erschienene Bericht des hydrographischen Amtes der englischen Admiralität für das Jahr 1893 enthält eine Reihe von interessanten Angaben über die im Verlaufe des genannten Jahres aufgefundenen und gekennzeichneten, bezw. in die Seekarten eingetragenen Untiefen. Von den zur Kenntniss gebrachten Untiefen, 201 an der Zahl, wurden 26 durch Vermessungsfahrzeuge der britischen Marine aufgefunden, 35 durch andere britische Kriegsschiffe und 22 dnrch Kauffahrteischiffe verschiedener Nationen entdeckt. Von 105 Untiefen erlangte das hydrographische Amt durch Vermittlung der colonialen und auswärtigen Regierungen Kenntniss. In 13 Fällen ist die Gefahr dadurch entdeckt worden, dass Schiffe auf unbekannte Untiefen stiessen. Selbst in den vielbefahrenen und oft vermessenen Gewässern um die britischen Inseln ist wiederum eine beträchtliche Anzahl Untiefen aufgefunden worden und zum Theil solche, die als recht gefährliche bezeichnet werden müssen, nicht nur ihrer Natur nach, sondern in Folge des Umstandes, dass sie auf stark frequentirten Fahrstrassen liegen. So fand das Vermessungsfahrzeug „Knight Errant", als es an der Küste von Anglessa zwischen Middle Mouse und Lynas Point den Grund auszeilte, mitten auf dem vielbenützten Ankerplatze Bull Bay einen Felsen, dessen Spitze 14 Fuss unter der Wasseroberfläche lag. Eine andere Untiefe mit 18 Fuss Wasser wurde nächst Lynas Point entdeckt. Bei der Auszeilung der Bucht von Carnarvon wurden mehrere derartige, bisher unbekannte Schiffahrtshindernisse festgestellt, ebenso auf der Dockyard-Bank und im Pembroke Reach. Auch in der vielbefahrenen Plymouth-Bucht, die Kriegs- und Handelsschiffe nach allen Richtungen durchkreuzen, sind im Laufe des Jahres 1893 verschiedene kleine Felsen unter Wasser entdeckt worden. Drei derselben, mit je 18 Fuss Wassertiefe, liegen an der Nordseite des Wellenbrechers und ein mit nur 8 Fuss bei Niedrigwasser Spring-Gezeit an der Ostseite des Canales. Der Bericht führt diesen letzteren Fall als ein eklatantes Beispiel dafür an, wie auch in den belebtesten Fahrwässern noch verborgene und unbekannte Gefahren vorhanden sein können. Von den in aussereuropäischen Gewässern ausfindig gemachten Untiefen sei hier erwähnt, dass an der Küste von Queensland eine blinde Klippe entdeckt wurde, die nur anderthalb Meilen nördlich von dem in den Segelanweisungen empfohlenen Kracks zwischen Home Island nnd Cockburn Riff liegt, einer bekanntlich stark frequentirten Fahrstrasse. Eine verdienstvolle Arbeit hat der Dampfer „Gulnare" an der Westküste von Neufundland geleistet, indem er die ungefähr 100 Meilen lange Strecke zwischen Kay St. George und einem Punkte 16 Meilen östlich von Kay Anguille ausgezeilt hat. Bislang gab es für diese Strecke keine zuverlässige Karte, und wiederholt sind Klagen von Schiffsführern über die geringe Vertrauenswürdigkeit der Lothungen in jener Gegend geführt worden. Neun Felsen mit weniger als fünf Faden Wasser sind allein in der Nähe der St. George Bay ausfindig gemacht. worden. Der Erfolg der Ver-

messungen lässt sich selbstverständlich nicht allein durch die Zahl der neu entdeckten Untiefen kennzeichnen. Von ebenso grossem Werthe sind die Untersuchungen über solche Gefahren, deren Existenz bisher behauptet worden ist, die aber nicht mit Sicherheit festgestellt waren. So ist beispielsweise die Warnung des „Flying Cloud“ in der Nähe von Manilla aus den nautischen Karten verschwunden, nachdem I. M. S. „Pinguin“ die ganze Umgebung sorgfältig durchforscht und nirgends Tiefen unter 2000 Faden gefunden hatte. Zwischen Townsville und Cooktown an der Küste von Queensland bemühte sich der Vermessungsdampfer „Paluma“, die Untiefe in der Nähe von Mourilyan zu finden, auf welche der Postdampfer „Avoca“ im Jahre 1892 gestossen war; indessen konnten in der genannten Gegend keine Anzeichen flachen Wassers entdeckt werden. So haben auch Perlfischer aus den Colonien Untiefen im Zugange nach der Torres-Strasse gemeldet, Angaben, die aber hinsichtlich der Position so unbestimmt gehalten waren, dass Nachforschungen nicht ins Werk gesetzt werden konnten. Der Bericht empfiehlt daher den Schiffen, die solche Erfahrungen machen, die fraglichen Stellen durch temporäre Bojen zu bezeichnen — eine Arbeit, die mit leichter Mühe auszuführen ist — damit ihr Auffinden den Vermessungsfahrzeugen erleichtert werde. So wie die Meldungen bisher erstattet wurden, sind mit der Feststellung der Untiefen oft erhebliche Opfer an Geld, Arbeit und Zeit verknüpft, die in manchen Fällen obendrein erfolglos sein könnten.

[„Hansa“]

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 3. bis zum 9. December.)

Adriatischer Dienst.

4. December, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.
5. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
6. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
6. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.
7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis“, Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
8. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Mettel, nach Venedig.
9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän L. de Stabile, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

4. December, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora“, Capitän B. Buzik, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalouga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Màtala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliohora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
5. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Calipso“, Capitän A. Persich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Burgas und Kustendjè.
6. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Venus“, Capitän L. Barichievich, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.
7. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Euterpe“, Capitän G. Mattiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
8. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Diana“, Capitän G. Klausberger, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. December, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperator“, Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. December, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona“ Capitän . . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. December, Dampfer „Pandora“, Capitän F. Mosca, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.
(Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.)

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Gebühren für die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften) In Art. 10 des internationalen Uebereinkommens ist die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, der Eisenbahn überlassen mit dem Beifügen: „Sie (die Eisenbahn) kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Commissionär übertragen oder sie selbst übernehmen“. Dieser Vorschrift ist in dem Betriebs-Reglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen als zusätzliche Bestimmung beigefügt: „Die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften durch die Eisenbahn erfolgt gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr“. In der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und ebenso im Betriebs-Reglement für die österr.-ungar. Bahnen, sowie in dem darauf beruhenden deutschen und im österr.-ungar. Gütertarife ist dagegen gesagt, dass die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften „von der Eisenbahn unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Spediteur übertragen oder gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr von ihr selbst übernommen werden kann. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtung eines Spediteurs“. — Diese Sachlage hat zur Supposition Anlass gegeben, dass der Spediteur, wenn ihm die Bahn die Aufgabe überträgt, an keinen Tarif gebunden sei und daher eine beliebige Provision für die Erfüllung der Zoll- etc. Vorschriften berechnen könne. Die Frage ist in dem internationalen Uebereinkommen nicht beantwortet. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ist der Anschauung, dass die Festsetzung der Gebühren für die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften den Tarifen und damit dem Ermessen der competenten Behörden in den einzelnen Staaten ebenso überlassen ist, wie die Fixirung der Frachtsätze überhaupt. Das Uebereinkommen bindet die Staaten und die Eisenbahnen nur insoferne, als das Princip der Publicität der Tarife aufgestellt und die gleichmässige Anwendung dieser verlangt ist. Ausser den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere, im Tarife vorgesehene Leistungen dürfen von den Eisenbahnen nur baare Auslagen erhoben werden. In diesem Sinne sind denn auch in den verschiedenen Tarifen die für die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften zu erhebenden Vergütungen als Nebengebühren eingestellt, welche der Eisenbahn zu Gute kommen. Es unterliegt aber wohl keinem Zweifel, dass, wenn die Eisenbahn jene Verrichtungen einem Commissionär (Spediteur) überträgt, die Staaten durch das internationale Uebereinkommen nicht gehindert sind, zu gestatten, dass an Stelle der tarifmässigen Vergütung die vom Commissionär verrechneten Kosten als Baarauslagen auf die Sendung in Rechnung gebracht werden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1894, Nr. 10, S. 356.]

— (Anwendung von Tarifen auf dem eingehaltenen Transportwege.) Ein Speditionshaus hat sich darüber beschwert, dass ihm die nach Ausführung des Transportes im Reclamationswege geforderte nachträgliche Anwendung besonderer, auf der eingehaltenen Transportroute giltiger Tarife mit der Begründung verweigert worden sei, dass diese besonderen Tarife im Frachtbrief vorzuschreiben gewesen seien. Der Beschwerdeführer glaubt, dass ihm diese Pflicht nicht obliege, da eine diesfallsige Bestimmung im internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nicht enthalten sei. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern, hierüber befragt, hat geantwortet, dass die Eisenbahnen selbstverständlich die auf dem, sei es durch den Absender oder durch die Bahn, gewählten Wege bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife zu berechnen haben, und dass die Wahl unter diesen Tarifen dem Absender zustehe. Im internationalen Uebereinkommen sei allerdings von der Verpflichtung zur Vorschrift der Tarife nicht die Rede, aber es sei zur Anbringung einer solchen im internationalen Frachtbriefformulare der erforderliche Platz ausdrücklich reservirt. Werde die Vorschrift unterlassen und die Forderung, die Wirkung dieser Unterlassung nachträglich aufzuheben, von der Eisenbahn ablehnend beschieden, so sei eventuell die Entscheidung des competenten Gerichtes am Reclamationsorte anzurufen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Berichtigung eines Druckfehlers.

Auf Seite 22 des vom 1. August 1894 giltigen Nachtrages III zum Gütertarife hat es bei Ausnahmetarif 19 statt „Kleesamen und Hopfen nach Russland" richtig zu heissen: „Kleesamen und Hopfen von Russland".

Wien, am 28. November 1894. [901]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich — Riesa-Elbquai.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, vom 1. Juni 1893 und des Nachtrages I zum Anhange dieses Tarifes.

Am 1. Jänner 1895 tritt zu dem obengenannten Tarife der Nachtrag II in Wirksamkeit, welcher

I. Ergänzung des Classengut-Tarifes;
II. Ergänzung der Ausnahmetarife, giltig im Kartirungswege;
III. Erneuerung und Ergänzung der Ausnahmetarife, giltig im Rückvergütungswege;
IV. Aenderung von Stationsnamen;
V. Ergänzung des Kilometerzeigers

enthält.

Der gleichzeitig in Kraft tretende Nachtrag I zum Anhange enthält nur Coursdifferenzen.

Exemplare dieser Tarifnachträge werden demnächst von den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen abgegeben.

Prag, am 27. November 1894. [902]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen österreichischen und deutschen Stationen einerseits, dann russischen Stationen andererseits über Granica, Brody, Podwoloczyska und Nowosielitza.

Aufhebung der bestehenden directen Tarife.

Zufolge des am 13. December 1894 neuen Stils für den Personenverkehr auf den russischen Eisenbahnen in Kraft tretenden Zonentarifes, durch welchen auch im Verkehre mit dem Auslande namhafte Preisermässigungen eintreten, werden mit dem vorangegebenen Termine die für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen österreichischen und deutschen Stationen einerseits, dann russischen Stationen andererseits zur Zeit bestehenden nachbezeichneten Tarife aufgehoben, und zwar:

1. Zwischen Warschau, Lodz, Czenstochau einerseits und Wien, Oderberg, Krakau andererseits vom 15. April 1891 nebst Nachtrag I;
2. zwischen Wien (Nordbahnhof) einerseits und St. Petersburg, Riga andererseits vom 1. Juli 1891;
3. zwischen Wien (Nordbahnhof) einerseits und Moskau andererseits vom 1. Mai 1891 nebst der Gebührenberechnungs-Tabelle vom 1. September 1894, enthaltend Fahrpreise und Gepäckstaxen für Wien—Minsk;
4. zwischen Hamburg, Bremen, Berlin, Breslau, Leipzig, Prag, Wien, Krakau, Lemberg einerseits und südwestrussischen Stationen andererseits vom 1. Jänner 1893, sammt Nachtrag I;
5. zwischen Warschau, Moskau einerseits und böhmischen, sowie galizischen Stationen andererseits vom 1. September 1894.

Bezüglich des Einführungstermines der an Stelle der vorstehend angeführten Tarife in Aussicht genommenen neuen Tarife, d. i. eines gemeinschaftlichen Tarifes für den österreichisch-russischen, dann eines besonderen Tarifes für den deutsch-südwestrussischen Personenverkehr wird demnächst separate Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 30. November 1894. [903]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In der ab 1. November 1894 giltigen Neuauflage des Tarifes Theil II — Heft 1 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes hat der auf Seite 167 angegebene Frachtsatz der I. Classe in der Relation Wien (Nordwestbahnhof)—Kralup statt 119·7 richtig 219·7 kr. per 100 kg zu heissen.

Wien, am 30. November 1894. [904]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Steiermärkische Landesbahnen.

Neuauflage der Sonderbestimmungen und Tarife für den Betrieb der Schmalspurbahnen Pöltschach-Gonobitz, Preding-Wieselsdorf—Stainz und Kapfenberg—Au-Seewiesen.

Die bisher in gesonderten Heften aufgelegten Sonderbestimmungen und Tarife der steiermärkischen Schmalspurlinien Pöltschach — Gonobitz, Preding-Wieselsdorf—Stainz und Kapfenberg — Au-Seewiesen wurden mit den für die Murthalbahn (Unzenmarkt-Frauenburg—Mauterndorf) giltigen Sonderbestimmungen und Tarifen unificirt und gelangen nunmehr diese für sämmtliche steiermärkische Schmalspurlinien giltigen Bestimmungen in einem Bande zur Ausgabe.

Exemplare dieser Sonderbestimmungen und Tarife können bei den betreffenden Betriebsleitungen und bei der betriebführenden Verwaltung zum Preise von 50 Heller = 25 kr. bezogen werden.

Wien, am 1. December 1894. [905]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einstellung der Güteraufnahme.) Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft theilt mit, dass bei ihren Agentien die Güteraufnahme für die Schiffahrtssaison 1894 am 8. December eingestellt werden wird.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung dee k. k. Handelsminieteriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachetehenden Tarifermäesigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin beetimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirnng jeder Rechnung, welche auf Grnnd einee der nachstehenden Zngeständnisee eingereicht wird, werden zur Decknng der Publications- und Liqnidirnngskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und daseelbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2199	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	der Wagenladungs-Classen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterr.-Ungarischen Transit-Verkehr	Wien (K.F.J.B.) oder umgekehrt	Genf transit und Verrières transit	Einhaltnng der Bestimmnngen im nebengenannten Tarife einschliesslich der in demselben hinsichtlich Genf transit zum Ausdrncke gebrachten Begrenzung des Geltungsgebietes in Frankreich. Im Verkehre mit Verrières transit sind die gegenwärtigen Frachtsätze nur auf solche Sendungen anwendbar, welche laut Vorschreibung im Frachtbriefe nach den französischen Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle oder Nantes weiter expedirt werden, bezw. von diesen Stationen herstammen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1895	Tarif vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterr.-Ungarischen Transit-Verkehr		Classe A: 57·15; B: 46·05 Francs Gold für 1000 kg		*)	Die Rückvergütung in dem nntenstehend sub a) gemeinten Falle erfolgt durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien gegen Vorlage des Frachtbrief-Duplicats für die Strecke von Wien K.F.J.B. bis Genf transit und des Aufgabs-Recepisses über die Weiterbeförderung der Sendung von Genf nach der französischen Station. Diese Documente sind längstens drei Monate nach der Abfertigung einzureichen	

*) a) Sendungen, welche an eine Mittelspereon in Genf behufs Weiterbeförderung nach Frankreich adreeeirt eind nnd für welche die Frachtgebühren bei der Aufgabe entrichtet werden, werden auenahmsloe zunächet zn den für Genf loco beetehenden directen Frachteätzen abgefertigt. Die eich hiebei gegenüber den voretehenden Frachteätzen ergebenden Differenzen werden eret nech der thatsächlich erfolgten Weiterbefördernng von Genf nach der betreffenden franzöeischen Station **rückvergütet.**

b) In allen übrigen Fällen werden die Frachtsätze im Verkehre mit Genf trensit, eowie im Verkehre mit Verrières traueit überhanpt im **Kartirungs**wege berechnet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
2200	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Regiegüter der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, und zwar: 4. Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend; 3. Wagenladungsgüter der Classe A; 2. Sperrige Güter, dann Stückgüter der Classen I u. II; 1. Eilgüter, gewöhnliche	Im Verkehre anf eämmtlichen Linien der k. k. österr. Staatebahnen in Galizien und der Bukowina (exclnsive der Eieenbahn Lemberg - Bełzec- [Tomaezów], der Bnkowinaer und Kołomeaer Localbahnen)		Einhaltung der tarifarischen Bestimmungen. Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen eine Dienststelle der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Absender und Empfänger erscheint	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	zu 4.: 0·23 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg; zu 3.: 0·26 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg; zu 2.: 0·41 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg; zu 1.: 1 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 5 kr. Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine Dienststelle der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Absender und Empfänger lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine, welche quartaliter längst. bis Ende Februar 1896 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2201	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Bielitz	Zsolna	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	48·5 kr.		Im Kartirungswege		
2202	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Gemüse aller Art und Melonen als Frachtgut Gemüse aller Art und Melonen als Eilgut FrischesObst als Frachtgut Frisches Obst als Eilgut	Török-Becse-Aracs	Lemberg	a) Aufgabe in beliebigen Gewichtsmengen b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) b) c) Gemüse als Frachtgut: — 223·7 160·8 Gemüse als Eilgut: 356 330 — Obst als Frachtgut: — 223·7 218·7 Obst als Eilgut: 356 330 —		Im Kartirungswege		
2203	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H 20—1 und 6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I Holz der Pos. H 19 Stückgüter d. Classe II Stückgüter d. Classe I	Sól	a) Csácza b) Zsolna	Holz: Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Stückgüter: Aufgabe in beliebigen Gewichtsmengen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) b) Holz H 20—1 und 6: 12 16 Holz H 19: 14 18 Classe II: 27 45 Classe I: 30 49		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze für Holz der Pos. H 20—6 finden nur beim Bezuge der Sendungen durch eine Grube Anwendung
2204	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt	Drohobycz Gorlice Grybów Iwonicz Jasło Kołomea Krosno Marcinkowice Neu-Sandez Rymanów Zagórzany	Pozsony flók-palyandvár (Pressburg Filialbahnhof)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 96·0 85·8 82·8 89·8 86·8 112·0 89·8 77·8 78·8 90·8 85·8		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2205	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Iwonicz Jasło Krosno Olszanica Podwołoczyska Rymanów Skołyszyn Ustrzyki	1. Budapest-Ferenczváros, Budapest-kiterö 2. Mezö-Laborcz 3. Mezö-Telegd	Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an eine Petroleum-Raffinerie in Budapest, hezw. Mezö-Laborcz, hezw. Mezö-Telegd adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Galizisch-Ungarischer Gemeinschafts-Verkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 1. 2. 3. 77 38 78 85 46 86 77 38 78 69 30 70 138 110 — 75 36 76 88 49 89 75 36 76		Im Kartirungswege		
2206	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Panzerstücke und zugehörige grobe Eisenwaaren als Frachtgut	Genf transit Verrières transit	Wien St.E.G. transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen aus Südfrankreich stammen und über Predeal oder Verciorova nach Bucarest (Chitila) weiter befördert werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife, bezw. Tarif vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterr.-Ungarischen Transit-Verkehr	Verschieden	Francs Gold pro 1000 kg 35·57 33·20	Verschieden	Im Kartirungswege		
2207	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Vegetabilische Oele	Genf transit	1. Innsbruck (k.k.St.B.) 2. Salzburg (k.k.St.B. und kgl. Bayer. St. E.) 3. Prag (K.F.J.B.) 4. Prag (B.W.B.) 5. Prag, Bubna, Sandthor, Smichow B.E.B. und 6. Kralup (B.E.B.)	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nachweisbar von Marseille herstammen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. Jänner 1895			Francs Gold pro 1000 kg ad 1. a) 30·40 b) 29·30 ad 2. a) 41·70 b) 37·30 ad 3.—6. a) 54·10 b) 48·60		Im Kartirungswege		
2208	Südbahn-Gesellschaft		Thierischer Talg	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von Australien oder von westlich Gibraltar gelegenen Häfen proveniren	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Interne Tarife	Verschieden	173 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe und der vom k. k. Hafen und Seesanitäts-Capitanate in Triest, hezw. vom kgl. Hafenamte in Fiume ausgestellten, die bedungene Provenienz nachweisenden Certificate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2209	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschles. Kohle und Coaks	Von sämmtlichen Versandtstellen dss Tarifes vom 1. Jänner 1889 nnd von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Zwittan	**1000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wsgenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle, rssp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Theil II, Heft 7 des Localtarifes der St.E.G.	Verschieden		5·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Verssnder lautende, bahnämtlich beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
2210	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Dnby, Kladno und Neukladno, Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Krnpa	**Mindestverfrachtung von 3000 Tonnen** durch einen und denselben Versender innerhslb der Giltigkeitsdaner des Zngeständnisses. Einhaltnng der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localgütertarif Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V (Ausnahmetarif Ia)	kr. ö. W. 16·5	15·2	1·3	Rückvergütnng	Bahnämtlich beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen längstens bis 29. Februar 1896. Dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingnngen erlischt jeder Ansprnch auf Rückvergütung
					Herrndorf				24.5	23·2	1·3			
					Kolleschowitz				26·9	25·6	1·3			
					Kroschan				22·1	20·8	1·3			
2211	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinschotter	Dnby *)	Prag (Sandtbor)	**Aufllefernng von mindestens 80 Wagenladungen à 11·3 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgnt und Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 3 bestehenden Tarifbestimmnngen. *) Die Sendungen müssen von ihrer Ladestelle in Tnhan bei Duby stammen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende Dscember 1895	Local-Gütertarif vom 1. Jnni 1887 sammt Nachträgen	kr. ö. W. 13·9	10·7	3·2	Im Rückvergütnngswega	Original-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen spätestens bis Ende Jänner 1896	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Znrückungsgebühr von der Ladestelle Tnhsn bis Station Duby von 3 kr. pro 100 kg inbegriffen. Bei Nichterfüllung der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
					Prag (Smichow)				15·5	10·7	4·8			
2212	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Die zufolge gleichzeitiger Veröffentlicbnng im Verordnungsblatte rücksicbtlicb der Transportstrecke von der Ladestelle in Tnban bei Dnby bis Prag (Sandtbor) nnd Prag (Smicbow) in der Fracht begünstigten Steinscbottersendnngen werden vom 1. Jänner 1895 bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1895 gegen Zahlnng der ermässigten Waaggebübr von 35 kr. ö. W. pro Wagen anf der Gleisbrückenwaage in Kladno bahnämtlich abgewogen, wenn ein diesbezüglicber Antrag vom Versender im Fracbtbriefe besonders gestellt wird nnd der Wiegeantrag in jedem Falle den folgenden Zusatz entbält: { „Icb entbinde / „Wir entbinden } gleichzeitig die Eisenbahn von jeder Ersatzleistnng für das etwaige Unterbleiben der Abwage in Kladno, sowie für die dnrch die Verwiegnng daselbst vernrsachte Transportverzögernng.“												
2213	**B.E.B.**	Betheiligten Verwaltungen	**Elbeumschlagsverkehr West-Oesterreichisch—Riesa-Elbquai.** Die im Tarife, Theil II für den obengenannten Güterverkebr, giltig vom 1. Jnni 1893, enthaltenen, im Rückvergütungswege anznwendenden Ansnahmetarife gelten bis anf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1895. Die Vorlage der in den Controlbestimmnngen bednngenen Documente hat bis spätestens Ende April 1896 zn erfolgen.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2214	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Holz des Specialtarifes 2	Bantsch	Oderberg Bahnhof transito (für Sendungen nach Vossowska)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	34·9 kr.	21·5 kr.	13·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Bei Verwendung von zwei Wagen per Sendung wird der ermässigte Frachtsatz für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 20000 kg für die verwendeten zwei Wagen in Anwendung gebracht
2215	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Malz	Hohenau	den Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau (Theil II, Tarifheft 2, vom 1. Juli 1893 des Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehres), dann nach den Verbandsstationen der sonstigen nebenbezeichneten Tarife	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Theil III, Tarifheft 3, des Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894; Theil III, Tarifheft 3, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894; Theil III, Tarifheft 3, des Süddeutschen Eisenbahnverbandes (Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischer Güterverkehr) vom 1. December 1894; Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 4, vom 1. November 1888 nebst Nachträgen im Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbande; Theil II, Tarifheft 2, vom 1. Juli 1893 des Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehres, und zwar nur bezüglich der Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau	Verschieden	Verschieden	6·5 kr. aus den in den begünstigten Relationen in Geltung stehenden Frachtsätzen laut der nebenbezeichneten Verbandstarife	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sendungen nach anderen Verbandsstationen als Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau im Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehre werden nicht bonificirt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des nebenstehenden Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den nebenbezeichneten Tarifen eine Restringirung erfahren, so wird auch eine gleichmässige Reduction des bezüglichen Frachtnachlasses vorbehalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2216	Böhmischen Westbahn	Betheiligten Verwaltungen	Glastafeln, geschliffen	Stankau	Frankfurt a/M. trans. Frankfurt a/M. Hafen Gustavsburg trs. Mainz Hafen Kastel Hafen Mannheim trs. Ludwigshafen a/Rh. trs.	a) Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen b) Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen Bestimmung der Sendungen nach Belgien und Holland, sowie darüber hinaus	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den „Rhein- und Main-Umschlagsverkehr“ vom 1. October 1886	Bestanden directe Sätze bisher nicht	Mark a) b) 2·75 2·15 2·75 2·15 2·89 2·25 2·92 2·27 2·92 2·27 2·94 2·28 2·94 2·28		Im Kartirungswege		
				Tauss (B.W.B.)	Frankfurt a/M. trans. Frankfurt a/M. Hafen Gustavsburg trs. Mainz Hafen Kastel Hafen Mannheim trs. Ludwigshafen a/Rh. trs.					2·51 1·91 2·51 1·91 2·65 2·01 2·68 2·03 2·68 2·03 2·70 2·04 2·70 2·04				
2217	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Ramie (Rameh), Chinagras, Rhea (indische Nessel), Szechuenhanf und Kämmlinge von diesen Spinnstoffen (Ramiekämmlinge) b) Ramieabfälle, folgende: Fadenabfälle der Ramieweberei (Ramiegarnabfälle) u. Spinnabfälle der Ramiespinnerei	Dampfschiffahrt auf dem Bodensee		Einhaltung der zutreffenden Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Transport von Gütern auf dem Bodensee, giltig vom 1. Jänner 1889		a) Specialtarif II b) Specialtarif III		Im Kartirungswege		
2218	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine	Schwarzach	Basel, Station der Schweizerischen Nordostbahn (Bötzbergbahn) und der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif-Theil II des Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. Mai 1887	94 Centimes	81 Centimes	13 Centimes	Im Kartirungswege		

2219	Böhmischen Nordbahn	Für die zur Neuanlage einer Porzellan-Raffinerie in Haida dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1895, die im Ausnahmetarif 21 des Local-Gütertarifes der B.N.B. vorgesehene 50%ige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Haida zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange als der officielle Tarif nicht billiger ist.

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 131, sub Pos. 2019, für Kempthal in der 10. Colonne ausgewiesene Frachtsatz von 240 Centimes ist auf „225 Centimes“ und demzufolge der in der 12. Colonne ausgewiesene Nachlass von 26 Centimes auf „11 Centimes“ zu berichtigen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction gelangen nachstehende, in den Material-Magazinen Amstetten und Knittelfeld lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Altes Eisen- und Plattenblech, Bruchkupfer, Bruchmessing, Bruchmetall, Bruchzink, Gusseisenbohr-, Schmiede- und Stahl-Drehspäne, Messing-, Kupfer- und Metallspäne, diverse Stahl- und Alteisensorten, alte Lastwagen-Schalengussräder, Platten- und Röhrenkupfer, alte Guss- und Bessemerstahl-Tyres, alte Stahl- und Eisenachsen, altes Packfong, Hanf-, Kautschuk-, Leder-, Wachstuch- und Leinenwaaren-Abfälle, Makulaturpapier, Bruchglas, alte Fässer, unreines Oel und alte Wagenschmiere.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von Altmaterialien und -Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction (Zugförderungs-Bureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Altmaterialien-Ankauf“** bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach bis längstens 12. December l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze, und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termin eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 2. December 1894.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Bau-Ausschreibung.

Auf der aus Staatsmitteln zu erbauenden **Eisenbahnlinie Nieder-Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf)** ist die Ausführung des Unter-, Ober- und Hochbaues, ausschliesslich der Lieferung des eisernen Ueberbaues der Brücken, der Oberbaumaterialien, der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungs-Anlagen und der Gebäude-Ausrüstung im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise, getrennt nach Baulosen oder im Ganzen.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen in Gulden österr. Währung abgerundet:

Strecke	Los Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedungen Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Von der Station Nieder-Lindewiese der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals bis zu den Weidensümpfen der Gemeinde Setzdorf	1	0·0—105 bis 6·304	6·409	183.697	14.756	1.164	84.000	283.617
Von den Weidensümpfen über Setzdorf nach Friedeberg	2	6·304—12·900	6·596	78.624	15.517	1.865	32.000	128·006
Von Friedeberg über Domsdorf und Jungferndorf nach Haugsdorf . . .	3	12·900—19·500	6 610	141.261	16.982	1.593	37.000	196.836
Von Haugsdorf nach Barzdorf und Anschluss an die Station Heinersdorf .	4	19·500—26·458	6·953	60.978	20.564	1.632	63.000	146.174
Zusammen . .	—	—	26·568	464.560	67.819	6.254	216.000	754.633

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Freiwaldau einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 20. December 1894, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im December 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 140. **Wien, 6. December 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 31. October 1894,*) betreffend die Errichtung einer Zollexpositur mit Hafen- und Seesanitätsdienst in Teodo.

In Teodo, Bezirk Ragusa, ist eine Zollexpositur mit Hafen- und Seesanitätsdienst errichtet worden, welche ihre Wirksamkeit am 1. October 1894 begonnen hat.

Diese Expositur ist mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Classe ausgestattet und ausserdem ermächtigt:

1. Zur zollfreien Abfertigung von alten, gebrauchten, mit den Zeichen einer inländischen Firma signirten Fässern als retourgehende Emballage inländischer Exportsendungen;
2. zur Beamtshandlung der Anmeldungen für die Branntweinerzeugung (Annahme der Anmeldungen, Ausstellung der Bolletten und Einhebung der Productionsabgabe);
3. zur Vornahme der Amtshandlungen der bestehenden Waarencontrole im Grenzbezirke;
4. zur selbstständigen Verrechnung der statistischen Werthzeichen nach dem § 14 der Verordnung vom 18. December 1893 (V.-Bl. Nr. 59).

Plener m. p. **Wurmbrand** m. p.

Verordnung des Ministeriums des Innern vom 10. November 1894,) mit welcher in Gemässheit des § 14 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, die Eintheilung der nach Artikel I des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, in die Unfallversicherung einbezogenen Unternehmungen in Gefahrenclassen festgesetzt wird.**

In Gemässheit des § 14 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, wird nach Anhörung des Versicherungs-Beirathes die Eintheilung der durch Artikel I des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, in die Unfallversicherung einbezogenen Unternehmungen in die Gefahrenclassen in der aus der Anlage ersichtlichen Weise festgesetzt.

Die Einreihung der einzelnen unfallversicherungspflichtigen Betriebe in Gefahrenclassen und Percentsätze hat auf Grund des mit der Ministerial-Verordnung vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 167, aufgestellten Schemas der Gefahrenclassification sammt Percentsätzen stattzufinden.

Hiebei haben die in den §§ 2 bis 10 der eben erwähnten Ministerial-Verordnung enthaltenen Bestimmungen sinngemässe Anwendung zu finden.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Bacquehem m. p.

---

*) Enthalten in dem am 20. November 1894 ausgegebenen LXXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 215.
**) Enthalten in dem am 20. November 1894 ausgegebenen LXXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 216.

Anlage.

Eintheilung der durch Artikel I des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, in die Unfallversicherung einbezogenen Betriebe in Gefahrenclassen.

	Bei geringerer Gefahr	Bei gewöhnlicher Gefahr	Bei erhöhter Gefahr
1. Versicherungspflichtig nach Artikel I, Punkt 1:		Gefahrenclasse	
Eisenbahnen mit Dampfkraft, die gesammten Betriebe derselben einschliesslich der Hilfsbetriebe	—	VIII	—
Anmerkung. Bei Festsetzung der nebenstehenden Gefahrenclasse ist jene Mehrbelastung, welche den mit Dampf betriebenen Eisenbahnen aus den Bestimmungen des letzten Absatzes des Artikels VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, erwächst, in Rechnung gezogen.			
Strassenbahnen:			
mit Dampfbetrieb *)	—	VIII	—
mit elektrischem Betrieb	—	VII	—
mit thierischer Zugkraft	—	VI	—
Rollbahnen ohne elementare oder thierische Zugkraft	—	VIII	—
Seilbahnen	—	VIII	—
2. Versicherungspflichtig nach Artikel I, Punkt 2:			
. . . . .			
c) Transport-Unternehmungen zu Wasser:			
Dampfschiffahrts-Unternehmungen	—	VIII	IX
Fliegende Brücken	—	VIII	—
Flössereien	—	X	XI
Flussüberfuhren	VII	VIII	—
Holztrift-Unternehmungen	—	VIII	—
Rollfährbetriebe	VII	VIII	—
Ruder- und Segelboot-Vermiethungsanstalten	—	V	—
Schiffziehereien	—	VIII	—
Strom-, Fluss-, Canal- und Binnensee-Schiffahrt (ohne Dampfbetrieb) für Personen- und Lastschiffe	VII	VIII	—
Trajectanstalten	—	VIII	—
Unternehmungen für das Beladen und Entladen von Schiffen	—	VIII	—
. . . . .			

Verordnung des Ministeriums des Innern vom 18. November 1894, **) mit welcher in Gemässheit des Artikels III des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, der Zeitpunkt des Beginnes der Wirksamkeit der Versicherung für die nach Artikel I dieses Gesetzes der Versicherungspflicht unterworfenen Betriebe festgesetzt wird.

In Gemässheit des Artikels III des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, wird hiemit verordnet, dass die Wirksamkeit der Versicherung für die nach Artikel I dieses Gesetzes der Versicherungspflicht unterworfenen Betriebe am 1. Jänner 1895 zu beginnen hat.

Bacquehem m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 4. December 1894, Z. 65.540, betreffend Aenderung der Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin hat mit Note vom 23. November dem Centralamte für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern mitgetheilt, dass in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterworfenen Eisenbahnen

Deutschlands — A. II. Privat-Eisenbahnen unter eigener Verwaltung

folgende Eisenbahnstrecken nachzutragen sind:

als 20 b. Dessau—Wörlitzer Eisenbahn, und
„ 46 a. 1. Meppen—Haselünner Eisenbahn,

von welchen die erstere von der Betriebsverwaltung in Dessau und die letztere von der Betriebsverwaltung in Meppen geleitet wird.

Das Centralamt hat die Liste in diesem Sinne ergänzt und hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Uebereinkommens den mitbetheiligten Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 27. November d. J. Kenntniss gegeben. Der Eintritt der neuen Eisenbahnstrecken in den internationalen Transportdienst wird gemäss Art. 58, Absatz 2, nach einem Monate vom Datum des erwähnten Benachrichtigungsschreibens erfolgen.

Wien, am 4. December 1894.

---

*) Hinsichtlich der Festsetzung der Gefahrenclasse gilt das beim Titel „Eisenbahnen mit Dampfkraft" Angemerkte.
**) Enthalten in dem am 24. November 1894 ausgegebenen LXXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 220.

Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich für 1895.

Im Voranschlage des Ministeriums des Innern für 1895 werden für Wasserbauten im Ganzen 3,559.100 (+ 21.900) Gulden angesprochen, wovon auf das ordentliche Erforderniss 1,096.030 (+ 4000) fl., auf das ausserordentliche Erforderniss 2,463.070 (+ 17.900) fl. entfallen.

Das ordentliche Erforderniss vertheilt sich auf die einzelnen Königreiche und Länder folgendermassen: Oesterreich unter der Enns 279.150 fl., Oesterreich ob der Enns 205.000 fl., Salzburg 39.000 fl., Steiermark 43.300 fl., Kärnten 37.800 fl., Krain 13.400 fl., Tirol und Vorarlberg 70.280 fl., Böhmen 212.000 fl., Schlesien 600 fl., Galizien mit Krakau 193.000 fl., Bukowina 2500 fl. Nach den einzelnen Titeln erscheinen veranschlagt: für Wasserbaubeiträge 8720 fl., für die Herstellung und Reparatur der Bauzeugmagazine, dann für Mieth- und Grundzinse 1077 fl., für die Erhaltung der Wasserbauwerke 1,017.400 fl., für verpachtete Erhaltungsarbeiten 38.830 fl., für Bezüge des minderen Wasserbaupersonales 15.220 fl., für Remunerationen und Aushilfen an das letztere 650 fl., für Bauzeug- und Requisiten-Anschaffung 1820 fl., für allgemeine Grundentschädigung 740 fl., für verschiedene Auslagen 11.573 fl.

Mehransprüche im ordentlichen Erfordernisse ergaben sich sonach nur in Tirol und Vorarlberg mit 2000 fl. und in Galizien mit Krakau ebenfalls mit 2000 fl., während in den übrigen Ländern die gleichen Beträge wie im Jahr 1894 angefordert werden. Der Mehranspruch in Tirol und Vorarlberg vertheilt sich mit 900 fl. auf die Rubrik „Erhaltung der Wasserbauwerke“ zufolge grösserer Bauherstellungen am Innflusse in den Baubezirken Innsbruck und Kufstein, mit 500 fl. auf die Bauzeug- und Requisiten-Anschaffung zufolge erhöhter Anforderungen an den ärarischen Wasserbaudienst und mit 600 fl. auf die verschiedenen Auslagen zufolge der eingeleiteten intensiveren Beobachtung der Wasserstände an allen Wasserläufen und der nothwendigen durchgreifenden Vermarkung des ärarischen Grundbesitzes am Nocebache. In Galizien mit Krakau entfällt der ganze Mehranspruch auf die Erhaltung der Wasserbauwerke, deren Länge gegenüber dem Vorjahre um 34.163 m zugenommen hat.

Das ausserordentliche Erforderniss vertheilt sich in nachstehender Weise auf die einzelnen Königreiche und Länder: Oesterreich unter der Enns 440.000 fl., Oesterreich ob der Enns 345.000 fl., Salzburg 65.000 fl., Steiermark 21.300 fl., Kärnten 71.300 fl., Krain 50.000 fl., Tirol und Vorarlberg 414.570 fl., Böhmen 510.000 fl., Mähren 9000 fl., Schlesien 10.000 fl., Galizien mit Krakau 506.900 fl., Bukowina 20.000 fl. Mehransprüche werden somit gestellt für Oesterreich ob der Enns mit 20.000 fl., für Tirol und Vorarlberg mit 9000 fl., für Böhmen mit 30.000 fl. und für die Bukowina mit 10.000 fl. Geringer ist dagegen der Bedarf für Steiermark mit 47.400 fl. und für Kärnten mit 3700 fl.

Nach Gewässern vertheilen sich die angesprochenen Beträge wie folgt: auf die Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches, dann auf die Instandsetzung des Kehrwandwehres im Laxenburger Entwässerungsrayon 10.000, auf Donaustrombauten 550.000 (+ 20.000) Gulden, und zwar: für die Regulirung in Niederösterreich 430.000 fl. und für jene in Oberösterreich 120.000 (+ 20.000) Gulden; auf Innflussbauten 106.000 fl., davon für Correctionsbauten in Oberösterreich 100.000 fl., auf solche in Tirol 6000 fl.; auf Salzach- und Saalebauten 90.000 fl., wovon 25.000 fl. in Oberösterreich, 65.000 fl. in Salzburg zur Verwendung kommen sollen; auf Traunbauten 100.000 fl.; auf Murbauten 6300 (— 47.400) fl.; auf die Drauregulirung 86.300 (— 3700) fl., darunter für Bauten in Steiermark 15.000 fl., für solche auf der kärtnerischen Stromstrecke 71.300 (— 3700) fl.; auf Savebauten 50.000 fl.; auf die Rheinregulirung in Vorarlberg 328.570 fl.; auf die Correction der Binnengewässer im österreichischen Rheinthale 60.000 (+ 14.000) fl.; auf Nocebauten 20.000 (— 5000) fl; auf die Moldauregulirung 420.000 fl.; auf Elbestrombauten 60.000 fl.; auf die Herstellung von Flosshäfen an der Moldau und Elbe 30.000 (+ 30.000) fl.; auf die Oder-, Oppa- und Olsaregulirung 11.000 fl.; auf die Marchregulirung 8000 fl.; auf Weichselbauten 190.700 fl.; auf die Dunajecregulirung 47.400 fl.; auf die Sancorrection 128.800 fl.; auf Dniesterbauten 90.200 (— 10.000) fl.; auf die Correction der Wisłoka 21.240 (+ 10.000) fl.; auf die Bugregulirung 9900 fl.; auf jene der Biala 8660 fl.; für Weidenculturen in Galizien zur Faschinengewinnung 10.000 fl.; für Pruthflussbauten in der Bukowina 20.000 (+ 10.000) fl.

Die Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches, sowie die Instandsetzung des im Laxenburger Entwässerungsrayon gelegenen Kehrwandwehres betreffend, so gründet sich dieser Anspruch einerseits auf eine Entscheidung des Ackerbauministeriums, wonach das Aerar zur Erhaltung des erwähnten Wehres und zur Instandhaltung der beiden Bäche verpflichtet ist, andererseits auf das Ergebniss der an Ort und Stelle durchgeführten Erhebungen, denen zufolge das Kehrwandwehr vollständig zerstört und der Kehrwand-, sowie der Frauenbach derart verschlammt und entartet sind, dass zum Schutze der angrenzenden Grundstücke die Ausführung von Gerinnsräumungen, von Uferversicherungen und stellenweise auch von förmlichen Regulirungen dringend geboten erscheint. Die Kosten dieser Bauten sind annähernd mit 84.000 fl. veranschlagt, wovon die erste Rate mit 10.000 fl. für das Jahr 1894 bewilligt wurde und nunmehr die zweite Rate pro 1895 in der gleichen Höhe angesprochen wird.

Hinsichtlich der Donaustrombauten ist hervorzuheben, dass zur Bedeckung der mit 24,000.000 fl. veranschlagten Gesammtkosten der Donauregulirung und der Erhaltung der sämmtlichen Regulirungsbauten von der Ispermündung bis zur österr.-ungar. Landesgrenze das Wasserbauärar innerhalb der zwanzigjährigen Bauzeit von 1882—1901 auf Grund des Reichs- und des niederösterreichischen Landesgesetzes vom 6. Juni 1882, R.-G.-Bl. Nr. 68 und L.-G.-Bl. Nr. 52, jährlich den Betrag von 700.000 fl. zu leisten hat, welcher mit 430.000 fl. im ausserordentlichen und mit 270.000 fl. im ordentlichen Erfordernisse eingestellt ist. Ausserdem verzichten der Staat, das Land Niederösterreich und die Gemeinde Wien auf die ihnen zukommenden jährlichen Drittelantheile an sämmtlichen Einnahmen des Donauregulirungsfonds bis zur Maximalhöhe dieser Einnahmen von 300.000 fl. während des erwähnten Zeitraumes, und wird vom Lande Niederösterreich während der zwanzigjährigen Bauperiode noch ein jährlicher Beitrag von 200.000 fl. geleistet. Bisher wurden zur Bedeckung des auf das Wasserbauärar entfallenden, das ausserordentliche Erforderniss betreffenden

Gesammtbetrages von 8,600.000 fl. in dreizehn Jahresraten 5.590.000 fl. bewilligt. Für 1895 ist die 14. Rate mit 430.000 fl. eingestellt.

Für die Fortsetzung der im Zuge befindlichen Donaustrombauten bei Goldwörth und oberhalb Mauthausen, für den Ausbau der Regulirungswerke gegenüber der Traunmündung und bei Dornach, sowie für die Weiterführung der Regulirung am Ledererhaufen unterhalb Wallsee und des Greiner Schwalles in Verbindung mit dem Ausbau der Anlände in Grein, für die Anlage eines Winterhafens bei Linz und für den pro 1895 in Aussicht genommenen Beginn der Regulirung bei Schildorf sind 100.000 fl. veranschlagt. Weitere 20.000 fl. werden als erste Rate für die nothwendigen Mehrarbeiten am Greiner Struden angesprochen, welche Mehrarbeiten sich zufolge der grösseren Cubatur des zur Schaffung der vorgeschriebenen Wassertiefe in der Felsensohle des Flussbettes auszusprengenden Gesteins ergeben.

Innflussbauten. Behufs Fortsetzung der nach dem Staatsvertrage vom 14. November 1821 und der nachträglichen Vereinbarung mit Bayern vom Jahre 1879 in Tirol auszuführenden Innrecessbauten in der Grenzstrecke vom Sparkenbache bis Windhausen sind 1895 wie im laufenden Jahre 6000 fl. erforderlich. Bisher wurden für diese Bauten in 11 Jahresraten à 6000 fl. zusammen 66.000 fl. beansprucht. In Oberösterreich ist auf Grund des mit Bayern abgeschlossenen Staatsvertrages vom 10. September 1858 zur Erlangung eines regulären Flusslaufes, sowie zur Festsetzung der rechtsseitigen Flusstrasse die Fortsetzung der Correctionsbauten bei Rothenbuch, Hagenau, Aham und Frauenstein, dann bei Mühlheim, Gimpling-Kirchdorf, Obernberg, Reichersberg, Gstätten und Schnelldorf nothwendig und werden zu diesem Behufe 100.000 fl. veranschlagt.

Salzach- und Saalebauten. Für die Behebung der durch die Salzach verursachten Hochwasserschäden in Oberndorf und Weitwörth, für den Ausbau der Regulirungswerke in der Strecke Salzburg-Oberndorf an der Schwaiger- und Lohjörgel-Au, sowie an der Salzachmündung, endlich für die Reconstruction der Bauten an der die Grenze gegen Bayern bildenden Grenzstrecke der Saale werden 90.000 fl. benöthigt. Die Ausführung dieser Arbeiten erfolgt theils zur Sicherstellung der Floss- und Schiffahrt, theils zur Abwendung von Hochwasserschäden, theils auch zur Fortsetzung der in den Grenzstrecken der Salzach und Saale auf Grund der mit Bayern abgeschlossenen Staatsverträge vom 24. December 1820 und 9. Februar 1873 durchzuführenden Regulirung.

Traunbauten. Um der Verwilderung des Traunflusses thunlichst Einhalt zu thun, den Bestand der Wasserbauten und die Schiff- und Flossfahrt thunlichst zu sichern, ist die Regulirung der Traun bei Ebensee, sowie die Fortsetzung der Regulirungsbauten bei Saag und Fischlham, Waidhausen, Scheuersberg, Schafwiesen, zwischen Holzleiten und Pucking, bei Traun und Hafenufer, nächst Ebelsberg und an der Mündung in die Donau nothwendig. Für 1895 werden zur Fortführung dieser Bauten 100.000 fl. angesprochen.

Murbauten. Zu dem von der Stadtgemeinde Graz auszuführenden Quaibau am linken Murufer zwischen der Ferdinands- und Franz Carl-Brücke in Graz im veranschlagten Kostenbetrage von 282.000 fl. hat das Aerar einen Beitrag von 63.000 fl. zu leisten, wovon pro 1895 die erste Rate per 6300 fl. eingestellt wird.

Drauflussbauten. Im Interesse der Schiffahrt wie zum Schutze und zur dauernden Sicherstellung der in der kärntnerischen Draustrecke auf Grund des Reichsgesetzes und des kärntnerischen Landesgesetzes vom 27. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 68 und kärntnerisches L.-G.-Bl. Nr. 14, ausgeführten Regulirungsbauten erwiesen sich mehrfache Vollendungs- und Ergänzungsbauten mit einem Gesammterfordernisse von 146.300 fl. als nothwendig, wovon 75.000 fl. im Jahre 1894 bewilligt wurden und der Rest von 71.300 fl. nunmehr angesprochen wird. Für die in Steiermark in den Jahren 1891—1894 ausgeführten Draubauten zwischen Marburg und Polstrau wurden bisher Aerarialbeiträge von insgesammt 60.000 fl. bewilligt. Diese Bauten sollen in den nächsten Jahren bie zum Zustandekommen eines Drauregulirungsgesetzes für Steiermark unter den bisherigen Beitragsmodalitäten fortgesetzt werden, weshalb pro 1895 abermals ein Betrag von 15.000 fl. für diesen Zweck eingestellt wird.

Savebauten. Die Regulirung der Save in der oberen Strecke von der Brücke in Tačen abwärts bis St. Jakob, sowie die Fortsetzung der Normalisirung und der Schutzbauten in der Strecke Lusttal—Laase, dann bei Senožet, Fischern und Littai ist im Interesse der Floss- und Schiffahrt wie zur Sicherung der angrenzenden Liegenschaften und zur thunlichsten Hintanhaltung von Ueberschwemmungen und Flussentartungen nothwendig; zur Ausführung der demzufolge im Jahre 1895 auszuführenden Arbeiten werden 50.000 fl. präliminirt.

Rheinregulirung. Die Regulirung des Rheinstromes in der Strecke von der Illmündung bis zum Bodensee ist in Gemässheit des Staatsvertrages mit der Schweiz vom 31. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 141 ex 1893, von beiden Staaten gemeinsam auszuführen. Von den mit 16.560.000 Frcs. veranschlagten Kosten dieser Regulirung entfällt die Hälfte, d. i. ein Betrag von 8,280.000 Frcs. = 3,312.000 fl. auf Oesterreich und ist von dem dem Inkrafttreten des Staatsvertrages folgenden Jahre an in 12 gleichen Jahresraten der mit der Durchführung betrauten Rheinregulirungscommission zur Verfügung zu stellen. Für 1894 wurde die erste Rate per 690.000 Frcs. = 328.570 fl. bewilligt und für 1895 wird die zweite Rate in der gleichen Höhe angesprochen.

Im Zusammenhange mit der Rheinregulirung steht die Correction der Binnengewässer im österreichischen Rheinthale, indem dieselbe nach dem vorerwähnten Staatsvertrage vom 31. December 1892 derart durchzuführen ist, dass die Rheinregulirungsarbeiten keine Verzögerung erleiden. Die Gesammtkosten dieser Correction sind annähernd mit 1,095.232 fl. veranschlagt. Für 1894 wurden darauf als erste Rate 46.000 fl. bewilligt, für 1895 werden als zweite Rate 60.000 fl. angesprochen.

Noceregulirung. Zur Verbesserung der Abflussverhältnisse in der Mündungsstrecke des Noceflusses sind mehrfache Regulirungsbauten nothwendig, deren Kosten mit 49.000 fl. beziffert werden und wofür im Jahre 1895 20.000 fl. verwendet werden sollen. Mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 wurden hiefür 9000 fl. bewilligt.

Moldauregulirung. Die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag ist einschliesslich der beiden Hafenbauten bei Holleschowitz und Karolinenthal mit dem Kostenbetrage von 3,805.000 fl., bezw. einschliesslich der Mehrkosten für Grundeinlösung mit 3,845.000 fl. veranschlagt. Zu diesen Kosten tragen bei das Land Böhmen mit der Hälfte des effectiven Erfordernisses, jedoch nur im Höchstbetrage von 2,000.000 fl., sonach mit 1,922.500 fl., die Stadtgemeinde Prag mit

130.000 fl. für die Ausführung der von ihr gewünschten Quaimauer im Holleschowitzer Hafen und mit 39.000 fl. für die projectirte Verlegung der Filterbrunnen der städtischen Wasserleitung, endlich die Besitzer der Hetzinsel durch eine mit 15.000 fl. bewerthete Grundabtretung. Das restliche Erforderniss von 1,738.500 fl. ist vom Wasserbauärar zu bestreiten. Bisher wurden darauf 1,396.000 fl. bewilligt, und zwar 1888: 6500 fl., 1889: 50.000 fl., 1890: 40.000 fl., 1891: 250.000 fl., 1892: 350.000 fl., 1893: 350.000 fl. und 1894 ebenfalls 350.000 fl. Der Restbetrag von 342.000 fl. wird für 1895 angesprochen. Für sonstige Moldaubauten werden 78.000 fl. veranschlagt, wovon 38.000 fl. in der Flussstrecke oberhalb Prag und 40.000 fl. in jener unterhalb Prag zur Verwendung kommen sollen. Oberhalb Prags soll die 1893 bewilligte Regulirung bei der Glockenwirthswiese unterhalb Budweis im kommenden Jahre vollendet, und bei Záběhlé oberhalb Königssaal wegen des lebhaften Verkehres der Personendampfer die Schiffahrtsstrasse verbessert werden. Unterhalb Prags wird bei Všetul die Absperrung des Wasserzuflusses zu der dortigen Mühle und bei Podmorán die Ausbaggerung und Aussprengung der Flusssohle in der Fahrstrasse beabsichtigt.

Elbstrombauten. Für die Regulirung bei Melnik einschliesslich der Herstellung eines 200 m langen Landungsplatzes und für die Regulirung des linksseitigen Ufers, sowie für die Herstellung eines Landungs- und Umschlagsplatzes für Rohmaterialien zwischen der Ketten- und der Nordwestbahnbrücke in Tetschen werden 60.000 fl. veranschlagt.

Flosshäfen an der Moldau und Elbe. Auf Grund einer am 10. Jänner 1894 bei der Statthalterei in Prag abgehaltenen Enquête wird die Herstellung von je zwei Flosshäfen an der Moldau und an der Elbe, u. zw. an der Moldau unterhalb Prag und bei Podbaba, an der Elbe bei Melnik und bei Raudnitz in Aussicht genommen. In erster Linie soll der Flosshafen bei Podbaba, für welchen das Detailproject bereits ausgearbeitet wird, gebaut werden, und sind als erste Rate des hiefür erforderlichen Aufwandes 30.000 fl. präliminirt.

Marchregulirung. Für die Verfassung des Detailprojectes der Marchregulirung von Rohatetz abwärts in der Grenzstrecke gegen Ungarn, dessen Kosten mit 20.000 fl. angenommen werden, erscheinen wie im Vorjahre 6000 fl. eingestellt. Ausserdem werden, ebenfalls wie im Vorjahre, 2000 fl. zur Unterstützung der Ufer-Anrainer bei Ausführung von Schutz- und Regulirungsarbeiten beansprucht.

Oder-, Oppa- und Olsaregulirung. Wegen Regulirung der Oder, Oppa und Olsa in der Grenzstrecke gegen Preussen sind die Verhandlungen mit den preussischen Behörden im Zuge. Um im Falle des Abschlusses dieser Verhandlungen zur Inangriffnahme der für nothwendig erkannten Regulirungsbauten unverzüglich schreiten und bei der Durchführung des Unternehmens gleichen Schritt mit Preussen halten zu können, sowie um die restlichen Auslagen für die bereits begonnenen Oderbauten bei Pudlau, Schönichl, Lankosries und Oderberg und für einige Arbeiten in den Grenzstrecken der Oppa und Olsa bestreiten, eventuell Aerarialbeiträge zu einzelnen Schutzbauten gewähren zu können, werden 11.000 fl. angesprochen, wovon 10.000 fl. auf Schlesien, 1000 fl. auf Mähren entfallen.

Weichselregulirung. Für die schlesische Strecke der Weichsel wird auch im Jahre 1895 nichts angesprochen. Die Regulirung dieses Flusses in Galizien erfolgt in der Strecke Przemszamündung — Krakau — Niepolomice aus Schiffahrtsrücksichten, insbesondere wegen des Steinkohlenverkehres; in der Grenzstrecke gegen Russland aber im Sinne des mit diesem Reiche abgeschlossenen Staatsvertrages vom 20. August 1864, R.-G. Bl. Nr. 2 ex 1872, und unter Bedachtnahme auf die Vereinbarungen der fallweise zusammentretenden internationalen Commissionen. Im Jahre 1895 wird insbesondere zu berücksichtigen sein die Regulirung der Strecken Dwori—Žarhi—Przeciszów, Rozkochów—Źródla—Oklešna—Podleże, Chrząstowice—Czernichów, Piekary—Bielany, die Inkrustirung der bestehenden Faschinenleitwerke in der Strecke Rybitwy—Niedary, die Correction der Strecken Ispinia—Łaźnia, Grobla—Swiniarów nebst den dortselbst nöthigen Werksinkrustirungen, die Inkrustirung der Werke bei Niedary, die Ergänzung der Regulirungswerke bei Dóbrówka, Nowopole, Wola rogowska, sowie in den Strecken Karsy—Borusowa, Hubenice—Samocice, Kanna—Pawlów, Tonie—Brzeźnica, die Werksinkrustirung bei Lubasz, die Ergänzung der Werke in den Strecken Lubasz—Łękaszczucińska, Gliny, Kolo—Siedliszczany, Nagnajów—Machów, Dzików, Tarnobrzeg, Zakrzów—Koćmierzów sammt Werksinkrustirungen, endlich die Regulirung der Strecke Nadbrzezie—Ostrówek behufs Herstellung eines Umschlagplatzes daselbst. Der für diese Bauten angesprochene Gesammtbetrag beziffert sich, wie im Vorjahre, mit 190.700 fl.

Dunajecbauten. Für die Regulirung dieses Flusses werden, wie im Jahre 1894, 47.400 fl. angesprochen, und sollen damit die bereits begonnenen Bauten bei Bogumilovice, sowie in den Strecken Ostrów—Goslanice, Komorów—Bobrowniki—Niedomice—Gdów ergänzt, die Arbeiten an der Bialamündung vollendet und die Bauten in den Strecken Nieciecza—Posieka, Otfinów—Janikowice und Janikowice—Okrąg fortgesetzt werden.

Sanregulirung. Das Erforderniss für die im Jahre 1895 auszuführenden Sanbauten wird mit 128.800 fl. angenommen. Dasselbe ist für die Fortsetzung der Regulirung bei Wilcza—Przekopana, Hureczko und Dusowce, für die Regulirung der Strecken Munina—Sobiecin, Ujście—Piskorowice—Rzuchów, Staromiasto—Kurylówka, für die Aushebung des Durchstiches bei Sarzyna, für die Trassenfestlegung bei Rudnik—Bielinise, für die Regulirung der Strecke Ulanów—Przędzel, Nisko—Pysznica und Pilchów—Rzeczyca, endlich für die Ergänzung der Correctionsbauten in der Strecke Radomysl—Sanmündung bestimmt.

Dniesterbauten. Auf Grund des galizischen Landesgesetzes vom 1. Mai 1893, L.-G.-Bl. Nr. 33, ist die Regulirung dieses Flusses in der Strecke Rozwadów—Zurawno um den Gesammtbetrag von 1,600.000 fl. durchzuführen und haben hiezu das Land und die Anrainer 40 pCt, d. s. 640.000 fl., der staatliche Meliorationsfond 20 pCt. = 320.000 fl., und die staatliche Wasserbau-Dotation 40 pCt. = 640.000 fl. beizutragen. Die Bauzeit ist mit 15 Jahren festgesetzt, daher pro 1895 auf das Wasserbauärar eine Quote von 42.666 fl. entfällt. Ausserdem werden in den Strecken Žurawno—Žurawienko, Łuka—Tenetniki, Ruzdwiany—Perłowce, Pitrycz—Zezupol und Lipa—Niźniów Correctionsbauten vorzunehmen, die Regulirung bei Horyhlady, sowie die Bauten in den Strecken Kopaczyńce—Hubin und Samoszyn fortzusetzen sein. Das Gesammterforderniss für Dniesterbauten beträgt 90.200 fl., ist sonach um 10.000 fl. geringer, als das für 1894 angesprochene.

Wisłokaregulirung. An diesem Flusse sollen die Regulirungsbauten in den Strecken Rzochów—Mielec, Mielec—Złotniki, Brzyście—Pławo und Złotniki—Brzyście

ergänzt und die Arbeiten zwischen Kliszów und Gawłuszowice fortgesetzt werden. Der Anspruch hiefür beträgt 21.240 fl., sonach um 10.000 fl. mehr als im laufenden Jahre, was mit der Nothwendigkeit, die Regulirungsarbeiten zu beschleunigen, und mit der Unzulänglichkeit der bisherigen Dotation begründet wird.

Bugflussbauten. Die Regulirung des Bugflusses ist auf Grund des Landesgesetzes vom 9. Juli 1894, galiz. L.-G.-Bl. Nr. 69, als Landesunternehmen um den Gesammtkostenbetrag von 594.000 fl. auszuführen. An den Kosten participiren das Land Galizien mit 40 pCt. = 237.600 fl., der staatliche Meliorationsfond mit 30 pCt. = 178.200 fl., die Anrainer mit 10 pCt. = 59.400 fl. und die staatliche Wasserbaudotation mit Rücksicht auf die gleichzeitig angestrebte Flossbarmachung des Bug in der Strecke Busk—Reichsgrenze mit 20 pCt. = 118.800 fl. Die Regulirung ist, vom Jahre 1894 angefangen, in 12 Jahren durchzuführen. Pro 1894 wurde sonach hiefür die erste Rate von 9900 fl. angesprochen und für 1895 wird als zweite Rate der gleiche Betrag eingestellt.

Białaregulirung. Auch diese Regulirung ist im Sinne des Landesgesetzes vom 1. September 1892, galiz. L.-G.-Bl. Nr. 72, und zwar im Zusammenhange mit der Verbauung der Wildbäche, der Regulirung der Zuflüsse und der Bedeichung des Białaflusses, sowie des rechten Dunajecufers, als Landesunternehmung um den Gesammtkostenbetrag von 1,789.000 fl. auszuführen. Die staatliche Wasserbaudotation betheiligt sich daran wegen der gleichzeitig angestrebten Flossbarmachung der Biała mit dem Betrage von 121.200 fl., welcher, entsprechend der Bauzeit, in 14 Raten flüssig zu machen ist. 1893 und 1894 wurden bereits die ersten zwei Raten zu 8660 fl. bewilligt, für 1895 wird die dritte Rate in der gleichen Höhe angesprochen.

Pruthflussbauten. Im Interesse der Schiffahrt, wie zum Schutze der angrenzenden Liegenschaften und zur Förderung der Landescultur soll der Pruth in der Strecke Kaliczanka—Ostritza—Kliszkutz regulirt werden, wofür die Ausgaben mit 67.000 fl. veranschlagt sind. Im Jahre 1895 sollen zur Durchführung dieser Bauten und deren Fortsetzung bis zur rumänischen Grenze bei Bojan 20.000 fl., sonach der doppelte Betrag wie Vorjahre, angesprochen werden.

An Concurrenzbeiträgen der Länder, Bezirke, Gemeinden und Anrainer zu den staatlichen Wasserbauten werden für 1895 erwartet: in Niederösterreich zur Donauregulirung 200.000 fl.; in Oberösterreich 850 fl., und zwar 30 fl. zu Donaustrombauten und 820 fl. zu Traunflussbauten; in Steiermark 73.830 fl., und zwar zu Murflussbauten 46.630 fl., zu Sannflussbauten 4800 fl., zu Drauflussbauten 20.000 fl. und zu Saveflussbauten 2400 fl.; in Kärnten zu Drauflussbauten 25.200 fl.; in Krain zu Saveflussbauten 6250 fl.; in Tirol und Vorarlberg 25.745 fl., und zwar zu Innflussbauten 16.718 fl., zu Drauflussbauten 2097 fl. und zur Rheinregulirung 6930 fl.; in Böhmen für die Moldauregulirung im Weichbilde von Prag und den Bau der Häfen in Holleschowitz und Karolinenthal 359.300 fl.; in Galizien 14.250 fl., nnd zwar für Flussbauten im Allgemeinen 10.900 fl., für Weichselflussbauten 1300 fl., für Bauten am Dunajec 600 fl., am San 900 fl., am Dniester 150 fl. und an der Wisłoka 500 fl.

Die Einnahmen des Wasserbaues im Jahre 1895 sind mit 57.177 (+ 5633) fl. veranschlagt. Hievon entfallen auf den Erlös für veräusserte Requisiten und Materialien 615 fl., auf die veräusserten Weidenruthen aus den ärarischen Pflanzungen 4212 fl., auf die den ärarischen Pflanzungen zu entnehmenden und für die Erhaltung der Wasserbauwerke zu verwendenden Weidenruthen 12.500 fl., auf die den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden und für ausserordentliche Wasserbauten zu verwendenden Weidenruthen 13.500 fl., auf Grasnutzungen 744 fl., auf Mieth- und Pachtzinse 3295 fl., auf Vorschuss- und Rechnungsersätze 7675 fl., auf verschiedene Einnahmen 14.636 fl. Die einzelnen Königreiche und Länder participiren an diesen Eingängen wie folgt: Niederösterreich mit 194 fl., Oberösterreich mit 1478 fl., Salzburg mit 13 fl., Krain mit 100 fl., Tirol und Vorarlberg 1440 fl., Böhmen mit 15.145 fl., Galizien mit 36.235 fl. und die Bukowina mit 2572 fl.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Eisenbahnausschusses vom 1. December wurde die Debatte über das Localbahngesetz bei Artikel VIII wieder aufgenommen. In demselben wurden die Voraussetzungen der Pupillarsicherheit der von einer Landesbank oder anderen statutenmässig befugten Creditinstituten ausgegebenen Schuldverschreibungen festgesetzt.

Referent Abg. Dr. Russ beantragte, auch die von den Kronländern aufgenommenen Anleihen in diesen Paragraph mit aufzunehmen und ihnen unter den gleichen pragmatischen Bedingungen die Pupillarsicherheit zuzugestehen.

Gegen diesen Antrag sprach sich Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Krall aus, worauf der Referent, um das Gesetz nicht zu gefährden, seinen Antrag zurückzog. Abg. Szczepanowski meldete hierauf denselben als Minoritätsvotum an.

Zu Artikel IX, welcher von den Begünstigungen der Localbahnen durch die Staatseisenbahnverwaltung spricht, beantragte der Referent die Umstellung des ersten Punktes zu dem Zwecke, dass die Befreiung von der Anrechnung einer Quantität der Central-Verwaltungskosten, sowie von der Aufrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung für die Mitbenützung bestehender Anlagen der Staatsbahnen und für die in Anschlussbahnhöfen durch die Staatsorgane besorgten Stationsdienste nicht blos jenen Localbahnen gewährt werde, welche vom Staate betrieben werden, sondern auch denjenigen, welche sich im eigenen Betriebe befinden. Diese Erweiterung wurde zum Beschlusse erhoben.

Zu den weiteren Punkten dieses Artikels beantragte Abg. Kaftan die obligatorische Befreiung von den Kosten der Anschlussstationen der Hauptbahnen im Falle der Einmündung einer Localbahn, welcher Antrag abgelehnt wurde.

Es wurde sodann Artikel IX nach der Regierungsvorlage mit dem Beisatze des Referenten angenommen, dass die Beistellung der Fahrbetriebsmittel auch gegen eine nach den Percenten der Transporteinnahmen zu berechnende jährliche Vergütung erfolgen könne.

Zu Artikel X beantragte der Referent die Weglassung des zweiten Absatzes der Regierungsvorlage, wonach die Beitragsleistungen des Staates zur Capitalsbeschaffung in Form jährlicher Subventionen aufzuhören hätten, wenn die Bedeckung des Anlagecapitals aus den eigenen Erträgnissen gesichert erscheint, weil sowohl die Höhe als die Art, als auch die Zeitdauer solcher Beitragsleistungen des Staates in jedem einzelnen Falle von dem Uebereinkommen abhängen wird, welches die Staatsverwaltung mit den Localbahnunternehmungen abschliesst. Dieser Antrag wurde angenommen.

Die Artikel XI, XII, XIII, XIV und XV wurden nach der Regierungsvorlage angenommen, nachdem ein Antrag des Abg. Popper, in den letzten Absatz des Artikels XIV, welcher die Bestimmung enthält, dass nichtärarische öffentliche Strassen nur mit Zustimmung der zur Strassenerhaltung Verpflichteten zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden können, die Worte „unbeschadet des gesetzlich gewährleisteten Enteignungsrechtes“ einzuschalten, mit der Motivirung des Refe-

renten abgelehnt worden war, dass ein solches Enteignungsrecht gesetzlich nicht gewährleistet sei.

Ebenso wurde bei Artikel XII ein Antrag des Abg. Popper, dass das Einlösungsrecht des Staates erst nach Ablauf des 20. Betriebsjahres zu beginnen hätte, aus dem Motive des Referenten abgelehnt, dass es sich im Abschnitte A dieses Gesetzes nicht um Vicinalbahnen, sondern um alle Bahnen handle, welche nicht geradezu Bahnen ersten Ranges sind, sonach nicht nur Localbahnen im engeren Sinne, und dass der Staatsverwaltung das Einlösnngsrecht deshalb jederzeit gewährt sein müsse, weil gar manche unter dieses Gesetz fallende Localbahnen verkehrspolitisch den Rang von Hauptbahnen haben und haben werden.

Damit wurde der Abschnitt A über Localbahnen angenommen.

Der Artikel XVI wurde in folgender Fassung vom Referenten beantragt und nach kurzer Debatte angenommen:

„Unter Kleinbahnen (Tertiärbahnen) im Sinne dieses Gesetzes sind jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Localbahnen zu verstehen, welche für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von geringer Bedeutung sind (normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Strassenbahnen mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen u. s. w.). Insbesondere sind Kleinbahnen in der Regel solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln, sowie alle Bahnen, welche nicht mit Dampf betrieben werden.

Die Anerkennung einer Localbahn als Kleinbahn (Tertiärbahn) und die Concessionsertheilung für dieselbe steht dem Handelsministerium im Einvernehmen mit den anderen betheiligten Ministerien und dem Reichs-Kriegsministerium zu. Die Concessionsdauer ist für autonome Körperschaften mit höchstens 90, für andere Concessionäre mit höchstens 50 Jahren zu bemessen."

Die Anträge der Abgeordneten Kaftan und Popper, diese letzteren Ziffern mit 75, beziehungsweise 60 Jahren festzustellen, wurden ebenso abgelehnt wie der Antrag des Abg. Kaftan, die Competenz zur Ertheilung der Concession der Landesregierung zu überlassen.

Im Artikel XVII wurden die zwei letzten Punkte der Regierungsvorlage weggelassen.

Der Artikel XVIII wurde unverändert angenommen, im Artikel XIX der Staatsverwaltung das Recht, die Tarife herabzusetzen, erst nach Anhörung der Unternehmung und dann zugestanden, sobald die Bahn in drei aufeinander folgenden Jahren das durch die Emission von Prioritäten nicht beschaffte Anlagecapital mit mindestens 6 pCt. verzinst hat und die Tarifherabsetzung die dauernde Sicherstellnng dieser Verzinsung nicht gefährdet.

Im Artikel XX wurde der Vorschlag des Abg. Kaftan, die Steuerbefreiung für Kleinbahnen anf 30 Jahre, und des Abg. Popper, sie auf 20 Jahre auszudehnen, abgelehnt, dagegen die Regierungsvorlage mit einer Steuerbefreiung von 15 Jahren angenommen. Der Antrag des Abg. Dr. Steinwender, die Herabsetzung der percentualen Gebühr, welche an Stelle des Personen-Fahrkartenstempels treten soll, von 3 auf 1 pCt. zu streichen, wurde abgelehnt und der ganze Artikel nach der Fassung der Regierungsvorlage angenommen.

Im Artikel XXI, welcher die Regiernng ermächtigt, bei Concessionirung von Kleinbahnen auf Einlösung und Heimfallsrecht zu verzichten, wurde über Antrag des Referenten beigefügt, dass autonomen Körperschaften gegenüber auf beide Rechte verzichtet werden müsste. In den Schlussbestimmungen wurde im Artikel XXII der zweite Absatz gestrichen, im Artikel XXIII die Zustimmung der competenten Strassenverwaltungen für Strassenbahnen beigefügt, und endlich im Artikel XXIV über Antrag des Referenten Abg. Dr. Russ ausgesprochen, dass das Gesetz am 31. December 1904 zu erlöschen habe. Dieser Antrag wurde wesentlich damit modivirt, dass die beschränkte Dauer des Gesetzes einen grösseren Anreiz für Localbahn-Unternehmungen gäbe und dass die Gesetzgebnng gezwungen sei, sich bei einem kürzeren Zeitraume mit dem Inhalte und der Wirksamkeit des Gesetzes neuerlich zu beschäftigen, sowie dass die fortschreitende Entwicklung der Technik und der Betriebsformen des Eisenbahnwesens eine bald nothwendige Reform des Gesetzes voraussetzen lassen.

Eine Resolution des Abg. Kaftan wegen Revision des Enteignungsgesetzes wurde angenommen, eine solche auf die Bildung von Eisenbahn-Genossenschaften abgelehnt.

Hierauf wurde der Abg. Dr. Russ zum Referenten für das Haus bestimmt und ihm die Verfassnng des Berichtes im Einvernehmen mit dem Obmanne anheimgestellt.

Obmann Ritter von Zaleski dankte dem Referenten Abg. Dr. Russ für seine gründliche Berichterstattung und den Regierungsvertretern für ihre lebhafte Mitwirkung.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Schranken-Umänderung.) Der in km 79·4/5 der Strecke Pottenstein—Senftenberg gelegene Zugschranken wird in einen sperrbaren Handschranken umgewandelt. [14. November, Z. 61.904.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Eisenbrod—Tannwald: Erweiterung der Station Tannwald.) Aus Anlass der Einmündung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde die Erweiternng der Locomotivremise und der Bau eines Kohlenschuppens in der Station Tannwald vorgenommen. [23. November, Z. 63.308.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Erweiternng des Station Lavis: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Trient hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiternng der Station Lavis für den 7. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.291.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Bauliche Herstellungen in mehreren Stationen: Politische Begehnng.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung der Station Krnmpendorf und für die Umgestaltung eines Handschrankens in der Station Klagenfurt für den 6. December anberaumt und wurde mit der Leitnng der Commission der k. k. Regierungssecretär Richard Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 22.215.]

Projectirte Localbahn Deutschbrod-Saar. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des vom k. k. Baurathe Oskar Baron Lazzarini vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Dentschbrod der Oesterr. Nordwestbahn über Přibislau nach Saar bezüglich des in Mähren gelegenen Theiles die Trassenrevision anf den 7. December unter der Leitnng des Bezirkshauptmannes Franz Navratil anberaumt. [H.-M.-Z. 64.941.]

Projectirte Localbahn Ungar.-Hradisch—Bilowitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke anf das im Allgemeinen anstandslose Ergebniss der am 2. October durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von Ungar.-Hradisch nach Bilowitz mit beschränktem Betriebe hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn genehmigt. [29. October, H.-M.-Z. 56.975.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn. (Einführung der Dampfheiznng bei den Personenzügen der Strecke Bakow—Georgswalde.) Das k. k. Handelsministerium hat die Genehmigung ertheilt zu der vom Verwaltungsrathe der Böhmischen Nordbahn beabsichtigten Einführung der Dampfheiznng bei den Personenzügen in der gesellschaftlichen Strecke Bakow—Georgswalde unter Belassung der gegenwärtig bestehenden Heizeinrichtungen. [Z. 61.124.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Typengenehmigung für Personenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr. Nordwestbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für znr Einstellung in die Schnellzüge bestimmte dreiachsige Personenwagen I. und II. Classe mit Seitengang genehmigt. [Z. 61.508.]

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Betriebsconsens-Ertheilnng.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der am 21. November durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz wurde der Betriebsconsens ab 25. November ertheilt. [H.-M.-Z. 64.271.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ausbau des slavonischen Localbahnnetzes.) Eine jüngst in Eszék abgehaltene Versammlung hervorragender Notablen des Grossgrundbesitzes und der Handelskreise und die darauf folgende Comitats-Congregation haben den Beschluss gefasst, im Interesse der Vervollständigung des croatisch-slavonischen Eisenbahnnetzes den Ausbau folgender Linien moralisch und materiell zu fördern:

1. Der Linie Našic—Djakovár—Strizivojna—Vrpolje (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 77), einer Fortsetzung der bereits concessionirten Linie Szent Lörincz— (Comitat Baranya) Slatina—Našic (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 und 104), durch welche gegen Norden im Anschlusse an die von der Hauptlinie Budapest—Dombovár (—Zákány—Zágráb [Agram] —Fiume) ausgehende Linie Dombovár—Szent Lörincz und gegen Süden an die Linie Strizivojna—Vrpolje—Samac die derzeit kürzeste Verbindung zwischen Budapest und dem Occupationsgebiete geschaffen werden wird;
2. der Linie Eszék—Nasic—Djakovár (—Vrpolje) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 115), welche den nächsten Verkehr zwischen dem slavonischen und dem donaulinksuferseitigen Betriebsnetze vermitteln wird;
3. der den westlichen Verkehr zu vermitteln berufenen Linie Kaproncza (Kopreinitz) —Veröcze (Virovitica) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94);
4. einer schmalspurigen Strasseneisenbahn im Bereiche des Extravillans der Stadt Eszék im Anschlusse an das Betriebsnetz der dortigen Tramway.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im September.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate September beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 15 Entgleisungen auf freier Bahn, 20 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 214 sonstige meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 218 Personen zu Schaden gekommen, sowie 27 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 106 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 8 getödtet und 12 verletzt, und zwar entfallen: eine Tödtung auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, zwei Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen in Hannover, je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau und in Köln (rechtsrheinisch), zwei Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin und eine Tödtung auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, je zwei Verletzungen auf die kgl. Württembergischen und grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, sowie auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direction in Köln (linksrheinische) und in Magdeburg, je eine Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M., auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Hannover und in Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 29 getödtet und 134 verletzt, von Postbeamten 1 getödtet, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 17 getödtet und 17 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 40 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35.345·11 km Betriebslänge und 1,029,032.027 geförderten Achskilometern) 254 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der kgl. Eisenbahn-Directionen in Köln (rechtsrheinisch) und in Frankfurt a. M., sowie auf den grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2299·05 km Betriebslänge und 34,158.909 geförderten Achskilometern) 11 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Krefelder Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigs-Bahn und auf der Werra-Bahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Frachtreclamationen über Francatursendungen.) Eine Bahnverwaltung hat an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Frage gerichtet, welche Belege einem Antrage auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht für eine in Francatur abgefertigte Sendung beizugeben seien. Bei Rückerstattungsgesuchen seien die Frachtbriefe und solche Belege vorzulegen, welche die Reclamation begründen können; der Frachtbrief könne vom Absender aber nicht beschafft werden, weil ihn der Empfänger besitze, und das Duplicat, das dem Absender ausgehändigt werde, habe nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes. Das Centralamt hat geantwortet, dass den Rückerstattungsgesuchen, wie die anfragende Verwaltung selbst zugibt, die Frachtbriefe und solche Belege beizulegen sind, mit denen die Forderung bewiesen werden kann. Wollte man diese Bestimmung lediglich nach dem Wortlaute auslegen, so wäre der Absender, der gegen den Originalfrachtbrief das Duplicat erhalten hat, ausser Stande, sein Reclamationsrecht auszuüben, das ihm durch Art. 12 des internationalen Uebereinkommens garantirt ist. Diese Auslegung kann gegenüber der Bestimmung des Berner Uebereinkommens nicht platzgreifen. Die Vorschrift hat nur den Zweck gehabt, den Reclamanten zur Vorlage von solchen Beweisstücken zu verpflichten, die die Berechtigung seiner Forderung darthun können. Für Sendungen in Ueberweisung muss selbstverständlich der Empfänger den Frachtbrief vorlegen, durch welchen der Nachweis über die Ausführung des Transportes erbracht wird. Für die Sendungen in Francatur genügt es, die bei der Aufgabe erfolgte Frachtzahlung nachzuweisen; in dieser Beziehung ist der Duplicatfrachtbrief ein Beweisstück, weil die bei der Versandtstation bezahlte Fracht darauf verzeichnet ist und derselbe dadurch die Eigenschaft einer Quittung erhält. Es kann übrigens vorkommen, dass der Absender nicht mehr im Besitze des Frachtbriefduplicates ist; in diesem Falle kann die Eisenbahn jeden anderen Beleg, durch welchen die Rechtmässigkeit des erhobenen Anspruches nachgewiesen wird, zulassen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 30. November herausgegebene CLVII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 764: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 19. November 1894, Z. 9650, betreffend die Durchführung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen des Küstenlandes.

Nr. 765: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. November 1894, Z. 21.003, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, dann aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach der Bukowina.

— (Inhalt des CLVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 1. December herausgegebene CLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 766: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 22. November 1894, Z. 40.923, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn, Croatien und Slavonien nach Mähren.

Nr. 767: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 24. November 1894, Z. 95.801, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Stadtgebiete Budapest einschliesslich des dortigen Viehmarktes, sowie aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kiskun und Székesfehérvár in Ungarn nach Galizien.

Nr. 768: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. November 1894, Z. 95.000, betreffend die Behebung der gegen die Maul- und Klauenseuche auf dem Borstenviehmarkte zu St. Marx angeordneten Massnahmen.

— (Inhalt des CLIX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 3. December herausgegebene CLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 769: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 27. November 1894, Z. 41.559, betreffend die unentgeltliche Anbringung der thierärztlichen Bescheinigung über die Gesundheit der zur Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche bestimmten Thiere auf den bezüglichen Viehpässen.

Nr. 770: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages I zum Ausnahmetarife für Getreide etc.

Mit 1. Jänner 1895 tritt zum Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. August 1894 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Tarifbestimmungen;
2. neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze für Getreide und Kleie im Verkehre mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen;
3. Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft;
4. Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 1. December 1894. [906]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume
a) nach Hafenplätzen der Levante für den Export aus Oesterreich,
b) nach Binnenstationen der Orientalischen Eisenbahnen.

Frachtberechnung im Verkehre von diversen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Fiume und Einführung der für Oderberg K.F.N.B. bestehenden Frachtsätze für Oderberg K.O.B.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, gelangen im Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehre über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante (für den Export aus Oesterreich) und nach Binnenstationen der Orientalischen Eisenbahnen die für Bielitz, Chybi, Dzieditz, Krakau, Myslowitz, Oderberg, Oswięcim, Petrowitz, Szczakowa und Trzebinia

a) laut Abschnitt A des ab 1. Jänner 1892 giltigen Verbandstarifes Theil II, Heft 1;
b) laut Abschnitt G des ab 1. Jänner 1892 giltigen Tarifes, Schnitt-Tabelle A, für den Transport über Triest entfallenden Frachtsätze, bezw. Schnittsätze, auch für den Transport über Fiume ohne Hinzurechnung der tarifmässig mit fl. 0.18 ö. W. Gold, bezw. 45 Cts. pro 100 kg bezifferten Zuschlages

zur Anwendung.

Die für Oderberg K. F. N. B. giltigen Frachtsätze gelangen auch im Verkehre ab Oderberg K. O. B. über Triest und Fiume zur Berechnung. [907]

Wien und Budapest, am 1. December 1894.

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischer Verbandsverkehr.

Gleichstellung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Oderberg und Teschen und östlich davon gelegenen Verbandsstationen einerseits und Fiume andererseits mit den für den Verkehr der zwischen diesen Verbandsstationen und Triest bestehenden Frachtsätzen und Einbeziehung von Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in den Verbandstarif.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, gelangen im Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischen Verkehre von und nach Bielitz, Chybi, Krakau, Oderberg, Petrowitz, Szczakowa, Teschen und Zabierzow nach und von Fiume unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Februar 1889 giltigen Verbandstarifes (sammt Nachträgen I—IV) jene Frachtsätze zur Anwendung, welche in diesem Tarife für den Verkehr zwischen den genannten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Triest andererseits ausgewiesen erscheinen.

Die Frachtsätze für Oderberg K. F. N. B. und Teschen K. F. N. B. gelangen auch für Oderberg K. O. B. und Teschen K. O. B. im Verkehre mit Triest und Fiume zur Berechnung. [908]

Wien und Budapest, am 1. December 1894.

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Lemberg einerseits und Breslau, Berlin, Bremen, Hamburg-Altona andererseits über Oderberg, Oswięcim und Myslowitz.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 15. December 1894 gelangen in den nachbezeichneten Relationen die folgenden directen Fahrpreise, giltig für Schnell- und Personenzüge, zur Einführung, und zwar:

Zwischen Lemberg und	I. Classe	II. Classe Mark	III. Classe
Breslau über Oswięcim	49·20	34·30	19·30
„ „ Oderberg	55·20	38·20	21·50
Berlin (Stadtbahn) über Oderberg	85·30	60·50	37·10
Bremen über Oderberg	119·60	85·90	54·90
Hamburg - Altona über Oderberg	112·40	81·—	51·90

Die über Oderberg lautenden Fahrkarten gelten in der Strecke Krakau—Breslau wahlweise auch zur Fahrt über Oswięcim— oder Szczakowa—Myslowitz—Cosel-Kandrzin, desgleichen die über Oswięcim—Cosel-Kandrzin lautenden Fahrkarten Lemberg—Breslau wahlweise auch zur Fahrt über Szczakowa—Myslowitz.

Wien, am 3. December 1894. [909]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung eines neuen Anhanges zum Localgütertarife vom 15. August 1889.

Mit 1. Jänner 1895 tritt ein neuer Anhang zum Localgütertarife vom 15. August 1889, enthaltend ermässigte Kartirungssätze für specielle Artikel in einzelnen Relationen, in Wirksamkeit.

Durch denselben wird der Anhang vom 1. Jänner 1894 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der neuen Tarifvorlage können bei der Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, bezw. durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 10 kr. per Stück bezogen werden.

Prag, 29. November 1894. [910]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Einführung von Tour- und Retourkarten.

Ab 20. December 1894 gelangen in den Stationen Terlan und Lana-Burgstall nach den Stationen Lana-Burgstall und Terlan Tour- und Retourkarten III. Classe mit dreitägiger Giltigkeit zum Preise von 55 kr. zur Einführung.

Wien, am 1. December 1894. [911]

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Nachtrag 4 zur Kundmachung 11.) Zu der vom Deutschen Eisenbahnverbande als Kundmachung 11 ausgegebenen „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften“ ist der 4. Nachtrag, der u. A. Zoll- und Steuervorschriften für den Verkehr nach Rumänien enthält, ausgegeben worden.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 gelangt der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Einbeziehung der Station Lindau Rangirbahnhof in den Verkehr;
2. Berichtigungen und Ergänzungen.

Bromberg-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung von directen Frachtsätzen für die Beförderung von Vieh.) Mit dem 1. December traten im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Nakel und Pulsnitz, sowie für den Verkehr zwischen Baldenburg und Dresden-Neustadt Leipz. und Schles. Bhf. directe Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft. Dieselben sind bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Güterverkehr nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa transito. (Berichtigung eines Frachtsatzes.) In dem vom 1. December giltigen 4. Nachtrag zum Tarif für den directen Güterverkehr von deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn, bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen beträgt auf Seite 3 bei der Station Altona der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 2 für Baumwolle richtig 1·65 Mk., nicht 1·25 Mk.

Bromberg-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung von directen Ausnahmsfachtsätzen für Getreide etc.) Im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Verkehr mit der Station Wurzen der Sächsischen Staatseisenbahn sind directe Ausnahmefrachtsätze für Getreide aller Art, Mühlenfabrikate und Oelsamen in Kraft getreten, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Einführung eines Nachtrages zum Tarif vom 1. Jänner 1893 für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I.) Am 1. December ist der Nachtrag I zum Tarif vom 1. Jänner 1893 für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil 1, in Kraft getreten, welcher eine Aenderung des Tariftitels und des Vorwortes, eine Ergänzung des Reglements und eine Ergänzung und Aenderung des Abschnittes „B. Allgemeine Tarifvorschriften“ enthält. Nach dem Nachtrage ist die directe Beförderung von Leichen zulässig.

Abdrücke sind durch die Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Belgien. (Aufhebung von Tarifen.) Am 1. Jänner 1895 werden die Tarife für die directe Beförderung von Gütern

1. im Rheinisch-Französischen (Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischen) Güterverkehr, Hefte I und II vom 1. Februar 1880, zwischen Stationen der Rheinischen und der Köln-Mindener Eisenbahn, bezw. der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der französischen Nord- und Westbahn andererseits über Herbesthal und Venlo nebst Nachträgen I vom 20. Novemder 1880, II vom 1. Februar 1881 und III vom 1. Jänner 1883,

2. im Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Verbands-Güterverkehr vom 1. Februar 1880 zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und der Station Le Hâvre der Französischen Westbahn andererseits über Bleyberg, sowie zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der französischen Nordbahn, nebst den Nachträgen I vom 20. December 1880, II vom 1. August 1881, III vom 1. Februar 1883 und IV vom 1. April 1883,

sowie der zu diesen Tarifen erschienene gemeinsame Nachtrag vom 15. April 1893 aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt. Derselbe enthält ausser Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen, welche erst mit 15. Jänner 1895 in Wirksamkeit treten werden.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. September 1892. (Einführung von neuen directen Frachtsätzen.) Am 1. December sind nachstehende directe Frachtsätze in Kraft getreten:

Nach oder von	Specialtarif IIIb Amberg	Ingolstadt C.-B.
	Centimes für 100 kg	
Fribourg	229	—
Grellingen	169	134
	Ausnahmetarif 12 (Kaolin) Amberg	Wernberg
	Centimes für 100 kg	
Oensingen	151	152

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Ergänzung des Ausnahhmetarifes 6 A für Schleifholz u. s. w.) Mit Wirksamkeit vom 1. December wurde der Ausnahmetarif 6 A für Schleifholz etc. (Seite 96—99 des Nachtrages XI), wie folgt, ergänzt:

Von oder nach	Blauenthal	Bockau
	Frachtssätze für 100 kg in Mark	
Asch	0·34	0·36
Cham	0·62	0·63
Fürth	0·63	0·64
Furth i. W.	0·66	0·67
Grafing	0·95	0·96
Groschlattengrün	0·38	0·39
Holenbrunn	0·38	0·39
Marktleuthen	0·41	0·42
Markt-Redwitz	0·37	0·38
Mitterteich	0·36	0·37
Münchberg	0·42	0·43
München (C.-B.)	0·87	0·88
München (O.-B.)	0·89	0·90
München (S.-B.)	0·88	0·89
Neuhof	0·38	0·39
Neumarkt a. d. Rott	0·81	0·82
Neustadt a. d. W. N.	0·42	0·43
Oberkotzau	0·39	0·40
Regensburg	0·61	0·62
Rehau	0·37	0·39
Röslau	0·39	0·40
Schirnding	0·34	0·35
Schwandorf	0·52	0·53
Steinmühle	0·35	0·36
Waldsassen	0·34	0·35
Weiden	0·43	0·44
Wiesau	0·37	0·38

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2220	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Galizien und der Bukowina	Bielitz, Jungbunzlau, Kolin, Lieben, Pardubitz, Prag, Raitz, Smiřitz, Troppau und Wien	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen. Nachweis der erfolgten Weiterbeförderung in gleicher oder höchstens um 10 Percent geringerer Menge nach dem Auslande oder nach Triest	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Galizisch-Wiener und den Ost-nordwest-österreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	ad A) 0·15 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt von raffinirtem Spiritus nach dem Auslande oder nach Triest. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende Februar 1896 vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die hier verlangte Identität des Empfängers des Rohspiritus mit dem Absender von raffinirtem Spiritus erscheint bei den Sendungen nach Wien auch dann hergestellt, wenn die bezüglichen Frachtbriefe zwar an die Unionbank oder an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Beetätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffinerie-Firma in Wien ausgefolgt wurden, von welcher der Weitertransport des raffinirten Spiritus erfolgt ist	Die auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Transportstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Wien Nordbahnhof sich ergebenden Frachtsätze werden auch auf Sendungen nach Wien Staatsbahnhof in allen jenen Relationen angewendet, in denen im Tarife für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband gleiche Frachtsätze für Wien Nordbahnhof und Wien Staatsbahnhof enthalten sind
				A) Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn										
				B) Rücksichtlich der Strecken:						ad B) kr.				
				Olmütz	Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)					40·4				
					Kolin (St.E.G.)					30·2				
					Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)					39·8				
					Pardubitz (St.E.G.)					23·9				
					Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und Bubna)					39·8				
					Smiřitz					27·4				
				Brünn	Raitz					6·5				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2221	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	1. Jungbunzlau (B.N.B.)	Laube-, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	II. Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen Frachtbriefen. Nachweis des erfolgten Bezuges des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Verschiedene Verbandtarife	Verschieden	36 Pfennige exclus. Schleppbahngebühr	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt des raffinirten Spiritus, sowie der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Rücksichtlich der Sendungen nach den Elbeumschlagplätzen ausserdem noch Vorlage der Original-Schiffsconnossements für den Transport per Elbe nach Hamburg. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis 29. Februar 1896 vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die hier verlangte Identität der den raffinirten Spiritus versendenden Firma mit jener, welche den Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina bezogen hat, erscheint bei den Sendungen ab Wien auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus nach Wien documentiren, zwar an die Unionbank in Wien oder an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffinerie-Firma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	Für Sendungen nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die sub 3—10 angeführten Frachtsätze je um 5 Pfennige per 100 kg, für Sendungen nach Dresden-Elbquai sind diese Frachtsätze um 47 Pfennige per 100 kg zu erhöhen
				2. Jungbunzlau (B.N.B.)	Dresden-Elbquai					83 Pfg.				
				3. Bielitz	Laube-, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					138 Pfg.	exclusive Schleppbahngebühr			
				4. Kolin (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)						51 Pfg.				
				5. Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)						36 Pfg.				
				6. Pardubitz (St.E.G. u. S.N.V.B.)						59 Pfg.				
				7. Prag (St.E.G., B.N.B., Oe.N.W.B. u. K.F.J.B.)						36 Pfg.				
				8. Raitz						89 Pfg.				
				9. Smiřitz						57 Pfg.				
				10. Troppau						127 Pfg.				
				11. Bielitz	Wien K.F.N.B. transit für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen, sowie nach Triest und Italien					48·5 kr.				
				12. Troppau						42·7 kr.				
				13. Jungbunzlau (B.N.B.)	Prag K.F.J.B. für Sendungen nach der Schweiz u. den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen					33 Centimes				
				14. Kolin (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)						31 Centimes				
				15. Pardubitz (St.E.G. u. S.N.V.B.)						52 Centimes				
				16. Raitz						77 Centimes				
				17. Smiřitz						48 Centimes				

III.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2222	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Prag K.F.N.B. loco und transit Prag B.W.B. Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B.E.B.	Peri transit	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit direct von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Verschiedene Verbandstarife	Verschieden	221 Centimes		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, rücksichtlich der Sendungen nach den Elbe-Umschlagplätzen ausserdem noch der Original-Schiffsconnossements für den Export per Elbe nach Hamburg. Die längstens bis 29. Februar 1896 vorzulegenden Frachtdocumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt	Die nebenstehenden, für die Strecken von Prag loco und transit nach Bregenz transit, Buche transit, Lindau transit und St. Margrethen transit zugestandenen Frachtbegünstigungen finden bei den von Prag loco und transit nach schweizerischen Stationen zu den Frachtsätzen der directen Tarife abgefertigten Sendungen in der Weise Anwendung, dass die aus den directen Frachtsätzen für die genannten Strecken entfallenden Frachtantheile in Francswährung gegen Zahlung der auf Grund des ermässigten Frachtsatzes per 79 kr., bezw. 80 kr. entfallenden Gebühr rückerstattet werden
				Prag K.F.J.B. loco und transit Prag B.W.B.	Pontebba transit					141 Centimes				
				Prag K.F.J.B. loco und transit Prag Smichow B.E.B. und B.W.B.	St. Margrethen transit					80 kr.				
					Bregenz transit Buche transit Lindau transit					79 kr.				
				Krakau loco und transit	Dresden-Elbquai					199 Pfennige				
					Schönpriesen-Umschlag					147 Pfennige exclusive Schleppbahngebühr				
					Laube-, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz Aussig-Landungsplatz					152 Pfennige exclusive Schleppbahngebühr				
					Wien K.F.N.B. für Sendungen nach der Schweiz, Triest und Tirol					59·8 kr				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2223	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst	**IV.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, mit direct nach Stationen der genannten Kronländer, bezw. bei reexpedirten Sendungen mit direct nach der Reexpeditionsstation und bei der Weiterbeförderung von derselben mit direct nach Stationen der genannten Kronländer lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Diverse Verbandstarife, bezw. Localtarife	Verschieden	Specialtarif 1 des Localtarifes der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Bei direct nach den Alpenländern beförderten Sendungen die auf den Namen der reclamirenden Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. 2. Bei in einer Zwischenstation reexpedirten Sendungen die auf die reclamirende Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für die Beförderung des Spiritus bis zur Reexpeditionsstation, sowie zum Nachweise der erfolgten Weiterbeförderung nach den Alpenländern die betreffenden auf dieselbe Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis 29. Februar 1896 vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die sub 2 verlangte Identität zwischen dem Empfänger des Rohspiritus und dem Absender des raffinirten Spiritus erscheint bei den in Wien reexpedirten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus von Galizien und der Bukowina documentiren, zwar an die Unionbank in Wien oder an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhaus-Verwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriestation in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	
				rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Süddorddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Nordbahn										

Spalte	Inhalt
Fortlaufende Nr.	2224
Die Publication erfolgt – von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt – und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Spiritus
für die Transportstrecke – von	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina — rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1894, Heft I, Abschnitt A und B und Heft 2, Abschnitt A angeführten Linien, soweit nicht für bestimmte Strecken (ad III) besondere Frachtsätze angeführt sind
für die Transportstrecke – nach	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr. Reichsgrenze ins Ausland mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	V. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der definitiven Bestimmungsstation, bezw. bei reexpedirten Sendungen mit direct von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Reexpeditionsstation und bei der Weiterbeförderung von der letzteren mit direct nach der definitiven Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht – Bezeichnung	Diverse Verbandtarife, bezw. Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen
Tarif – Frachtsatz per 100 kg	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Von 1—50 km . . . . 0·12 kr.; „ 51—150 „ . . . . 0·10 „; Von 151—300 km . . . . 0·09 kr.; für jedes weitere km . . . . . 0·08 „ } pro 100 kg und 1 km, plus 2 kr. Manipulations-Gebühr pro 100 kg. Für die Ermittlung der Gebühren nach diesen Frachtsätzen sind die im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1894, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, Punkt IV angegebenen „Bestimmungen für die Frachtberechnung auf Grund der Einheitssätze“ massgebend
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	1. Im Allgemeinen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. 2. Bei allen in einer Zwischenstation reexpedirten Sendungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Spiritus in einer Reexpeditionsstation und der auf denselben Namen als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Weiterversandt von der Reexpeditionsstation. Sämmtliche Frachtdocumente dürfen keinerlei Reexpeditionsstempel tragen, sind längstens bis 29. Februar 1896 vorzulegen, und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die bei den reexpedirten Sendungen verlangte Identität zwischen dem Empfänger des Rohspiritus und dem Absender des raffinirten Spiritus erscheint bei den in Wien reexpedirten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Spiritus nach Wien documentiren, zwar an die Unionbank in Wien oder an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte
Besondere Bemerkungen	

Alle selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. österr. Staatsbahnlinien werden für die Frachtberechnung als eine zusammenhängende Strecke betrachtet. Der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Pontebba trans. entfallende ermässigte Frachtantheil wird unter Zuschlag von 45·6 kr. pro 100 kg auf die Strecke Wien—Peri trans. übertragen. Weiters wird der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Bodenbach entfallende Frachtantheil von 51 kr. convertirt auf 84 Pfg. unter Zuschlag der Schleppbahn-Gebühr auch auf Sendungen im Verkehre von Wien K.E.B., K.F.J.B., St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.N.B. nach Laube—Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz, ferner unter Kürzung von 5 Pfg. und Zuschlag der Schleppbahngebühr bei Transporten nach Schönpriesen-Umschlag, endlich unter Zurechnung von 47 Pfg. auf Sendungen nach Dresden-Elbquai angewendet. Bei den zum Exporte ins Ausland bestimmten Sendungen ist es gleichgiltig, ob die Weiterleitung von der österr. Grenzstation auf dem Land- oder Wasserwege erfolgt.

Besondere Bemerkungen ad I.—V.

1. Im Allgemeinen findet die Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung unter Zugrundelegung der vorstehenden Frachtbegünstigungen in dem Falle, wenn die Partei auf dem Frachtbriefe den einzuhaltenden Transportweg nicht vorschreibt, stets auf der für die Partei günstigsten Route, ohne Rücksichtnahme auf die beim Transporte factisch benützten Bahnstrecken Anwendung. Schreibt die Partei den einzuhaltenden Transportweg auf dem Frachtbriefe vor, so findet die vorbezeichnete Frachtberechnung nur dann statt, wenn der vorgeschriebene Transportweg in der betreffenden Relation nach Massgabe der Verkehrsleitungsvorschriften zu irgend einer Zeit zur Transportbedienung zugelassen ist, gleichviel ob letzterer zur Zeit der Abfertigung der Fall ist oder nicht. Bei Vorschreibung eines Transportweges, welcher in der betreffenden Relation nach den bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften zu keiner Zeit transportberechtigt ist, werden die vorstehenden Frachtbegünstigungen nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet.
2. Eine Ausnahme findet bei den in Wien reexpedirten und den ab Prag loco und Lieben loco zum Versandt gelangenden Spiritussendungen insoferne statt, als die im vorstehenden Punkte 1 angegebene Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen
   a) bei den in Wien reexpedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Italien und den Alpenländern,
   b) bei den ab Prag loco und Lieben loco expedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Tirol und Vorarlberg, sowie nach den Stationen der Südbahnstrecken Mürzzuschlag—Steinbrück (exclusive Bruck a. M.), Steinbrück—Rann, Marburg—Prevali, Pragerhof—Polstrau, St. Peter—Nabresina—Görz und St. Peter—Mattuglie—Abbazzia

erfolgt, während im Verkehre nach allen übrigen (nicht sub a) und b) genannten) Ländern, bezw. Stationen, nach welchen die vorstehenden Frachtbegünstigungen gelten, diese Frachtbegünstigungen stets nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet werden.

Die auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen für Sendungen nach Wilten sich ergebenden Frachtsätze gelten in gleicher Höhe auch für Sendungen nach Innsbruck.

Die laut vorstehender Publication für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Laube—Tetschen/Bodenbach-Landungeplatz und Aussig-Landungsplatz bestehenden Tarifzugeständnisse finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den öffentlichen Landeslagerhäusern in Lemberg und Krakau oder in dem Spiritusfreilager in Bielitz-Biala der Reexpedition unterzogen werden.

Bei derlei Sendungen sind zum Zwecke der Erstattung der Frachtdifferenz innerhalb der vorgeschriebenen Frist vorzulegen:
1. Die auf das betreffende öffentliche Landeslagerhaus in Lemberg oder Krakau, bezw. auf das Spiritusfreilager in Bielitz-Biala als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport der Spiritussendungen von der betreffenden Versandtstation in Galizien und der Bukowina nach Lemberg, bezw. Krakau oder Bielitz.
2. Die auf dasselbe Landeslagerhaus, bezw. Spiritusfreilager als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Weitertransport der eingelagerten Sendungen nach den vorgenannten Elbeumschlagplätzen.
3. Die Original-Schiffsconnaissements über den Transport der Sendungen per Elbe nach Hamburg.

Sämmtliche Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt.

Die aus Anlass der Reexpedition erwachsenen Lager-, Manipulations-, Reexpeditions- und sonstigen Gebühren bilden keinen Gegenstand der Rückvergütung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2225	K. K. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübensamen als Frachtgut	Austerlitz (Oe.U.St.E.G.) Křenowitz (K.F.N.B.) Křenowitz T. B. Oe.U.St.E.G. oder in umgekehrter Richtung	Paris (Donau und Reuilly)	Frachtzahlung pro Frachtbrief und Wagen für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	Francs Gold für 1000 kg a) 89·75 b) 82·65 a) 89·10 b) 82·00		Im Kartirungswege		Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verband
2226	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	Zartlesdorf oder umgekehrt	Genf transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			Francs Gold für 1000 kg 29·60 0·30*)		Im Kartirungswege**)		

*) Coursdifferenz. Dieselbe wird bis auf Weiteres in doppeltem Betrage von dem vorstehenden Frachtsatze abgezogen.

**) Wegen Anwendung der Frachtsätze für Genf trs. auf frankirte Sendungen siehe die bezügliche Kundmachung in Nr. 121 dieses Blattes vom 23. October 1894, Seite 2011, fortl. Nr. [796].

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2227	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zurückgehende leere Säcke von Rohzuckertransporten als Frachtgut	Monthey, Station der Jura-Simplon-Bahn	den im Tarife, Theil III, Heft 3, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. November 1894, enthaltenen österreichischen Stationen	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif-Theil III, Heft 3, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. November 1894	Verschieden	Die in dem nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze der Serie III für die Beförderung von leer zurück- oder zur Füllung gehenden gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken finden Anwendung auch auf leer zurückgehende Säcke von Rohzuckertransporten		Im Kartirungswege		
2228	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Carlsbad	Eger	Auflieferung von mindestens 300 Tonnen im Jahre 1895. Abfertigung im Localverkehre. Einhaltung der in den bezüglichen Tarifen enthaltenen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localgütertarif, Theil I und II, nebst Nachträgen	Kreuzer ö. W. 17·4	11·8	5·6	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht gewährt
					Franzensbad				17·2	11·8	5·4			
			Holz des Ausnahmetarifes IV als Frachtgut		Eger				16·8	11·8	5·0			
					Franzensbad				16·7	11·8	4·9			
			Holz des Ausnahmetarifes 6a und 6b des nachgenannten Tarifes als Frachtgut		Adorf, Altenburg, Auerbach (unt. Bhf.), Borna, Borsdorf, Crimmitschau, Falkenstein, Gaschwitz, Gera, Gera-Pforten, Gössnitz, Greiz (Bahnhof, Haltestelle), Groitzsch, Kieritzsch, Leipzig (Bayer., Dresdener, Berliner und Thüringischer Bhf.), Lengenfeld, Lobstädt, Mehltheuer, Menselwitz, Ölsnitz i. Erzgeb., Ölsnitz i. V., Plagwitz-Lindenau, Plauen i. V. (ob. u. unterer Bhf.), Rehmsdorf, Reichenbach i. V., Remse, Reuth, Ronneburg, Rositz, Schmölln i. S.-A., Schönberg i. S., Werdau, Zeitz, Zeulenroda, Zwickau	Auflieferung von mindestens 300 Tonnen im Jahre 1895. Abfertigung im directen Verkehre.	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3 und 4, vom 1. Juli 1892	Verschieden	Verschieden	Mark 0·04 Pfennig			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2229	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	Střebichovic-Vinařic (Libuschiner Schacht), Station der Localbahn Swoleňowes-Smečna	Sachsen und Norddeutschland I. über Reitzenhain nach Sachsen (ausgenommen Stationen der Linie Freiberg—Nossen—Naunhof—Borsdorf und östlich hievon), nach Norddeutschland (u. zw. nur nach Stationen der Linie Leipzig—Halle—Nordhausen—Cassel und südlich davon) II. über Weipert III. über Klingenthal IV. über Franzensbad	**Mindestverfrachtung 3000 Tonnen** durch einen Versender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif vom 10. September 1892, Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif vom 1. October 1892 sammt Nachträgen und Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Nachträgen und Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Nachträgen und Anhang abzüglich folgender Nachlässe	I. 12·0 Markpfennig II. 14·0 „ III. 14·8 „ IV. 14·8 „ (nach Voitersreuth 8·8 kr.)	Rückvergütung	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch. Ueber welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist aus den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen
2230	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Sachsen und Norddeutschland I. über Reitzenhain nach Sachsen (ausgenommenen Stationen der Linie Freiberg—Nossen—Naunhof—Borsdorf und östlich hievon), nach Norddeutschland (u. zw. nur nach Stationen der Linie Leipzig—Halle—Nordhausen—Cassel und südlich davon) II. über Weipert III. über Klingenthal IV. über Franzensbad	**Mindestverfrachtung 3000 Tonnen** durch einen Versender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif vom 10. September 1892, Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif vom 1. October 1892 sammt Nachträgen und Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Nachträgen und Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Nachträgen und Anhang abzüglich folgender Nachlässe	I 12·0 Markpfennig II. 14·0 „ III. 14·8 „ IV. 14·8 „ (nach Voitersreuth 8·8 kr.)	Rückvergütung	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch. Ueber welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist aus den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen
2231	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisenbahnschienen als Frachtgut	Station Kladno	Komotau (B.E.B)	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 700 t.** 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Tarifbestimmungen 3. die Sendungen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sein und bei Weiterbeförderung ab Komotau im Regiewege abgefertigt werden	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	31·4 kr. ö. W.	24·2 kr. ö. W. *)	7·2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Jänner 1896 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung *) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno **nicht** enthalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2232	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oe.N.W.B.	Kohle und Coake	Diversen Stationen	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	In vollen Wagenladungen bei Verwiegung auf der Strassenbrückenwaage	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893	1 Kreuzer Wäggeld für 100 kg	60 Kreuzer Wäggeld pro Wagen		Im Kartirungswege		
2233	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig (St.E.G.) transit	Čižkovic	300 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer 11·7	10·2	1·5	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
2234	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eilgüter, gewöhnliche	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Marchegg transit	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Verband-Tarif Theil II, Heft 4	Kreuzer 90·0	33·5	56·5	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Sendungen müssen mit directen, nach den angeführten ungarischen Stationen lautenden, bezw. von diesen Stationen nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden
			Frachtgüter im Allgemeinen	oder vice versa (für Sendungen nach Anina, Oravicza, Liesava und Nemet-Bogsán oder vice versa)					Verschieden	12·0				
2235	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig (St.E.G.) loco und transit	Kalk-Podol	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Kreuzer 49·4	40·7	8·7	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
					Prachovic				49·0	40·7	8·3			
					Kostelec-Vižec				47·8	40·7	7·1			
2236	Oesterr. Nordwestbahn		Güter aller Art	Wisočan Oe.N.W.B. transit	Prag Oe.N.W.B. (Anglobank) und umgekehrt	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	2 Gulden ö. W. per zweiachsigen Wagen inclus. aller Nebengebühren	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtdocumente	

Der Frachtsatz gilt nur für solche Transporte, welche von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der Böhm. Westbahn, der Böhm. Nordbahn, der Buschtěhrader Bahn oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (westlich und nördlich von Kolin) herstammen, erst in Wisočan auf die Oesterr. Nordwestbahn eintreten und im Lagerhause der Anglobank in Prag eingelagert werden oder umgekehrt von dem Lagerhause der Anglobank in Prag nach Stationen der genannten Bahnverwaltungen aufgegeben werden und via Wisočan zum Austritte gelangen müssen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2237	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden; dann Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet	Wsetin	Wall.-Meseritsch transito	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. vierrädrigen Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Befördernng der Sendnngen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lantenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	kr. 13·0	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirends Firma als Anfgeberin lantende Anfnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisss	
				bezw. vice versa										
				Wsetin	Weisskirchen L.B.					25·7				
				Bistritz a. H.	Oderberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd vierrädrigen Wagen, bezw. Bezahlung der Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, resp. (wenn ein solchss nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer des verwendeten achträdrigen Wagens				32·8				
				Wsetin	Wall.-Meseritsch transito					11·9				
				bezw. vice versa										
				Wsetin	Weisskirchen L.B.					23·1				
			2. Möbel ans gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden	Wsetin	Czernotin-Keltsch	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. vierrädrigen Wagen				22·9				
				Czernotin-Keltsch	Weisskirchen L.B.					7·8				
2238	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltnngen	Möbel ans gebogenem Holzs, insoweit selbe als sperriges Gnt nnd nach Classe I tarifirt werden. bei Verladnng in achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zn 15000 kg	Bielitz	a) Wien Nordbahnhof transito b) Wien Nordbahn-Donanuferbahnhof transito	Anfgabe von. bezw. Frachtzahlung für mindesteus 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bestimmnng der Ssndungen znm Exporte ans Oesterreich und Nachweisnng desselben; Aufladen der Sendnngen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längsteus jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verscbieden	kr. a) 86·3 b) 88·3	Verschisden	Im Rückvergütnngswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Anfnahmsbescheinigungen, die nicbt wiedsr znrückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zngeständnisses	Die achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zn 15000 kg werden nicht obligatorisch, sondern nnr nach Thnnlichkeit beigestellt
				Bisenz-Pisek						a) 32·5 b) 34·5				
				Bistritz a. H.						a) 48·6 b) 50·6				
				Holleschau						a) 45·8 b) 47·8				
				Wall.-Meseritsch						a) 55·4 b) 57·4				
				Weisskirchen						a) 55·1 b) 57·1				
				Teschen K.F.N.B. oder K.O.B.	Wien Nord- oder Staatsbahnhof transito			Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr. Eisenbahnvsrband vom 1. November 1894		kr. 75·4				
				Teschon K.F.N.B. oder K.O.B.	Wien Nordbahn-Donauuferbhf. transito					77·4				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2239	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Möbel aus gebogenem Holze als sperriges Gut	Bistritz a. H. Wsetin Wsetin	Oderberg Oderberg Granica	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 117·4 111·7 197·8	kr. 75·4 97·8 180·6	kr. 42 13·9 17·2	Im Kartirungswege		
2240	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Getreide und Hülsenfrüchte	Holics loco	Göding transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		Der ermässigte Frachtsatz von Holice loco hat nur Geltung für Sendungen, welche zu der genannten Station mittelst Strassenfuhrwerkes zur Anlieferung zugeführt werden
2241	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Druck- und Packpapier Cigarettenpapier in ganzen Bögen	Zloczów	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	226 kr. 355 kr.	218·4 kr. 232·6 kr.	7·6 kr. 122·4 kr.	Im Kartirungswege		
2242	Stauding-Stramberger Localbahn		Kalksteine, Bruchsteine, Schotter	Stramberg	Stauding	Bei einem Jahresquantum von 5000 / 10000 / 20000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ausnahmetarif I	9 9 9	7 6·5 6	2 2·5 3	Im Refactiewege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Documente, vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	
2243	Stauding-Stramberger Localbahn		Zuckerrüben-abfälle	Stauding	Sedlnitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	8	4	4	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2244	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse, in Fässern, bei Auflieferung von mindestens 1000 Litern per Frachtbrief	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	35·2	20·0	15·2	Im Kartirungswege		
			2. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse, sowie leer zur Füllung gehende gebrauchte und leer retourgehende Wein-, Weinmost- u. Essigfässer, bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof Marchegg bezw. vice versa				Verschieden	28·1 23·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
			3. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse, in Fässern, bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf	Hohenau und den in der Richtung gegen Lundenburg darüber hinaus gelegenen Stationen, dann Dürnkrut bezw. vice versa				Verschieden	Verschieden	2·0	Im Rückvergütungswege	Bezüglich der im Rückvergütungswege begünstigten Transporte auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, welche einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Localtarifsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt
									kr.	kr.	kr.			
2245	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Körbe, neue, leere, dann Korbgeflechte (einschliesslich neuer Packkörbe), Wagenkörbe und Korbmöbel	Krakau transito (für Sendungen von Rozwadów)	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	371·5	161	210·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Krakau transito (für Sendungen von Bochnia)					371·5	172	199·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2246	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Czernotin-Keltsch	Weisskirchen L. B. trs.	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	6·3 kr.	5·2 kr.	1·1 kr.	Im Kartirungswege		
2247	Böhmischen Commercialbahnen		Oberschlesische Kohle und Coaks	von sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1892 via Mittelwalde-Königgrätz-Sadowa	Hořic	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden		3·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
			Niederschlesische Kohle und Coaks	von sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Juni 1889 via Tyništ-Königgrätz				Tarif vom 1. Juni 1889			1·6 kr.			
2248	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Die im Tarife für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau vom 15. Mai 1894 rücksichtlich des Verkehres zwischen Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margarethen einerseits und Szczakowa transit andererseits für Güter der Allgemeinen Wagenladungsclassen à 5000 kg und 10000 kg vorgesehenen Frachtsätze finden auch auf jene für Russland bestimmten Güter Anwendung, welche von Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margarethen in halben oder ganzen Wagenladungen in Szczakowa anlangen, dort getheilt und zu einem Theil nach den Stationen der im vorerwähnten Tarife aufgeführten russischen Eisenbahnen via Granica, und zum anderen Theil auf Grund der nachstehenden Kartirungssätze via Brody, Nowosielitza oder Podwoloczyska nach Russland weitergesendet werden.												
2249	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Güter aller Art	Szczakowa	Brody (Bhf.) transit Nowosielitza (Bhf.) transit Podwoloczyska (Bhf.) transit	Die Frachtbriefe ab Szczakowa müssen die Bestätigung des Stationsvorstandes enthalten, dass das Gut eine Theilsendung einer von Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margarethen angelangten und für Russland bestimmten Wagenladung bildet. Einhaltung der im Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr enthaltenen einschlägigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr	Verschieden	Cts. 325 453 388	Verschieden	Im Kartirungswege		
2250	K.k.St.B.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Berichtigung.** Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 133 ex 1894, sub Post 2038, veröffentlichten Frachtbegünstigung für Holz soll es in der Rubrik „nach" statt „Brünn" richtig lauten: „Brünn K.F.N.B."											

Druckfehler-Berichtigung. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. In der Publication Nr. 2158 im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 29. November 1894 soll in der Colonne „Besondere Bemerkungen" der zweite Satz richtig lauten: „Für das Wiegen dieser Sendungen an der Elbe sind 2 Heller pro 100 kg zu zahlen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 141. **Wien, 8. December 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 1. December 1894, Z. 60.765, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen, betreffend die Beförderung von „frischem (zur Bereitung von Kunstbutter bestimmtem) Talg oder Unschlitt".

Auf Grundlage einer mit dem kgl. ungarischen Handelsministerium getroffenen Vereinbarung wird „frischer (zur Bereitung von Kunstbutter bestimmter) Talg oder Unschlitt" vom 1. Jänner 1895 ab auch bei Verpackung in Körben als Stückgut unter Cautelen, welche die Beschädigung mitverladener Güter ausschliessen, vorläufig versuchsweise zum Eisenbahn-Transporte zugelassen.

Was die zu schaffenden Cautelen anbelangt, so werden analoge Verfügungen wie rücksichtlich jener Güter zu treffen sein, welche dem schnellen Verderben unterliegen und durch ihren Verderb die Beschädigung mitverladener Güter veranlassen können.

Die eventuelle Ergänzung des Eisenbahn-Betriebsreglements durch Aufnahme der obigen Bestimmung in einen Nachtrag wird einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Wien, am 1. December 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Karlsbad der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach Lichtenstadt mit vier Schleppbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat der Karlsbader Kaolin-Industriegesellschaft in Wien im Vereine mit der Frisch Glück-Böhm. Gewerkschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Karlsbad der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn über Sodau nach Lichtenstadt mit Schleppbahnen zum Eleonorenschachte bei Ottowitz, zur Schlämmerei bei Widitzhof, zum projectirten Neuschachte der Frisch Glück-Böhm. Gewerkschaft bei Sodau, sowie zur dortigen Dampfschlämmerei und Dampfziegelei im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 27. November 1894. Z. 58.637.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die geänderten Statuten der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen genehmigt.

Wien, am 25. November 1894. — Z. 29.302. H.-M.-Z. 65.896.

PROTOKOLL

über die

am 29. October 1894 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Präsidenten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, k. k. Sectionschefs **Dr. Leon Ritter von Biliński.**

Anwesende:

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, Herren:

Dr. Rudolf Ach,
Alexander Adler,
Carl Graf von Belrupt-Tissac,
Gottlieb Bondy,
Wilhelm Briess,
Dr. Cajetan Bulat,
Ludwig Christ,
Peter Cofler,
Wilhelm Dannhauser,
Alfred Deutsch,
Heinrich Freiherr von Doblhoff-Dier,
Dr. Ernst Ritter von Edelmann,
Max Epstein,
Dr. Wilhelm Exner.
Dr. Pier Antonio Gambini,
Julius Ritter von Gomperz,
Josef Gröger,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Samuel Ritter von Hahn.
Friedrich Helm,
Dr. Leo Ritter von Herz,
Carl Ritter von Hillinger,
Carl Hladik,
Otto Huber,
Dr. Samuel Jenny,
Johann Kapf,
Adalbert Koconrek.
Anton Carl Lemach.
Georg Lienbacher.
Alfred Ritter von Lindheim,
Carl Luckmann,
Dr. Franz Marani,
Max Mauthner,
Stanislaus Mayer,
Max Ritter von Mersi,
Emil Edler von Naswetter,
Dr. Thaddäus Pilat,
Heinrich Pollitzer,
Heinrich Popper,
Leopold Reich,
Dr. Heinrich Reicher,
Victor Riedl Edler von Riedenstein,
Josef Rochlitzer,
Jakob Freiherr von Romaszkan,
Dr. Victor Wilhelm Russ,
Ignaz Russmann,
Thomas Schadeloock,
Anton Ritter von Schauenstein,
Julius Schneider.
Gustav Ritter von Schoeller.
Carl Seydel,
Carl Steiner,
Ladislaus Ritter von Struszkiewicz,
Anton Tausche,
Nicoló Cavaliere de Trigari,
Friedrich Vogel,
Paul Welponer,
Alfons Ritter von Widmann zu Staffelfeld.

Die Ersatzmitglieder, Herren:

Moriz Dattner,
Ernst Holzer,
Anton Latzel,
Giovanni Tromba.

Von Seiten des k. k. Handelsministeriums:

Herr k. k. Ministerialrath **Dr. Emil Hardt,**
Herr k. k. Ministerialrath **Dr. Josef Ritter von Küchler,**
Herr Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Regierungsrath **Dr. Max Freiherr von Buschman,**
Herr Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, kaiserl. Rath **Eduard Seling.**

Von Seiten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

Herr Verkehrsdirector k. k. Hofrath **Carl Wessely,**
Herr Abtheilungsvorstand k. k. Hofrath **Dr. Franz Liharzik,**
Herr Oberinspector **Rudolf Bartl.**

Als Schriftführer:

Revident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen **Georg Friedrich Mayer.**

Tagesordnung:

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen;

2. Vorlage der Grundzüge der Sommerfahrordnung 1895;

3. Vorläufiger Bericht des aus Anlass des bevorstehenden Zusammentretens der ersten Conferenz über eventuelle Abänderungen und Verbesserungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr aus Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes gewählten Subcomité;

4. Antrag des Mitgliedes Karl Grafen Belrupt-Tisac wegen Ausdehnung der während der Sommermonate auf dem Bodensee bestehenden Eilschiffsverbindung Bregenz—Konstanz und retour auf das ganze Jahr;

5. Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy wegen möglichster Beschleunigung der projectirten Vergrösserung des Aufnahmegebäudes am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag;

6. Antrag des Mitgliedes Wilhelm Dannhauser wegen Belassung des Zuges Nr. 112 in der Relation Landeck—Innsbruck auch während der Dauer der Winterfahrordnung;

7. Antrag des Mitgliedes Josef Gröger wegen Erstellung eines neuen Zuges auf der Localbahn Elbogen—Neusattl in beiden Richtungen noch während der heurigen Winterfahrordnung behufs Erzielung eines Anschlusses an den von Eger nach Komotau verkehrenden Personenzug Nr. 12 und an den von Prag nach Eger verkehrenden Schnellzug Nr. 3 der Buschtěhrader Eisenbahn;

8. Antrag des Mitgliedes Friedrich Helm wegen Inverkehrsetzung der in der heurigen Sommerperiode auf der Localbahnstrecke Strakonitz—Winterberg in Cours gewesenen Personenzüge Nr. 3655 und Nr. 3656 auch für die gegenwärtige Winterperiode;

9. Anträge des Mitgliedes Adalbert Koconrek:

a) den Tariftheil I, gemeinsame Bestimmungen, auch in anderen Landessprachen herauszugeben und mit Nachträgen zu ergänzen;
b) die österreichischen Eisenbahnverwaltungen zu veranlassen, dass dieselben für jene Transporte, welche, wenn dieselben ungarischer Provenienz sind, auf den Linien der kgl. ung. Staatseisenbahnen eine besondere Frachtbegünstigung geniessen, beim Export nach Ungarn eine ähnliche Begünstigung, wie sie auf den ungarischen Bahnen zugestanden ist, gewähren;
c) wegen Trennung des I. Heftes des I. Bandes des General-Gütertarifes in verschiedene einzeln erhältliche Hefte;
d) wegen Erweiterung der Frachtberechnung des sogenannten Sammelladungstarifes Abschnitt A, Abtheilung III 5;
e) wegen der Ergänzung der Bestimmung des Ausnahmetarifes VII, al. 4, hinsichtlich der Beschaffung neuer Maschinen;
f) wegen Aufnahme einer Bemerkung in die Rubrik „Besondere Bedingungen" der Classification im Localtarife bei Position E—19 a und b „Emballage" bezüglich des Aufladens der Güter.

10. Anträge des Mitgliedes Victor Riedl Edlen von Riedenstein:

a) wegen Einleitung der Vorarbeiten behufs Uebernahme der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Staatsbetrieb, beziehungsweise Verstaatlichung dieser Bahn;
b) wegen Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen dem Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag und der Station Lieben der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft;
c) wegen Aufstellung noch eines Billetschalters im Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag Seitens der Böhmischen Nordbahn;
d) wegen rascherer Personenbeförderung auf den Linien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn für den Fernverkehr;

11. Antrag des Mitgliedes Josef Rochlitzer wegen Aufstellung einer öffentlichen Brückenwaage in der Station Graz der Linie Graz—Fehring.

12. Anträge des Mitgliedes Carl Seydel:

a) wegen Erstellung billiger Einheitsfrachtsätze für Kunstdüngermittel unter Aufhebung aller Ausnahmstarife;
b) wegen Herabsetzung der Tarifsätze auf allen Staats- und Privatbahnen für alle Kraftfuttermittel, sowie für alle Körnerfrüchte, welche als Viehfutter verwendet werden.

13. Anträge des Mitgliedes Karl Steiner:

a) wegen Weiterführung des Personenzuges Nr. 147 bis Saalfelden für die Sommerfahrordnung;
b) wegen Beistellung von Waggons dritter Classe für die Sommerfahrordnung 1895 von Hallein nach Salzburg bei Schnellzug Nr. 7;
c) wegen ehester Inangriffnahme der Erweiterung des Bahnhofgebäudes in Hallein;
d) wegen Verlegung des Orient-Expresszuges von der Route Simbach—Wels auf die Route Rosenheim—Salzburg—Linz.

14. Antrag des Mitgliedes Sigmund Szancer, betreffend Vereinfachung des derzeitigen Vorganges bei nachtäglichen Verfügungen des Absenders (§ 64, Abs. 6—9 des Betriebsreglements) im internen österreichisch-ungarischen Verkehre.

15. Anträge des Ersatzmitgliedes Dr. Johann Ritter von Zotta:

a) wegen Einleitung von Massnahmen behufs Vermeidung des Wagenwechsels in der Station Karapcziu der Bukowinaer Localbahnen;
b) wegen Einführung eines um 6 Uhr 30 Minuten Früh von Oesterreichisch-Nowosielitza nach Czernowitz abgehenden Localzuges;
c) wegen Umladung der zur Lagerung in Oesterreichisch-Nowosielitza bestimmten alla rinfusa-Getreidesendungen russischer Provenienz in Oesterreichisch-Nowosielitza.

Nach Eröffnung der Sitzung theilt der Herr Vorsitzende mit, dass Seine Excellenz der Herr Handelsminister zu seinem Bedauern verhindert sei, den heutigen Berathungen beizuwohnen, und fährt sodann fort:

„Wie den Herren bekannt ist, hat der Staatseisenbahnrath seit unserem letzten Zusammentreten im Frühjahre einen schweren Verlust in Folge des plötzlichen Ablebens eines allseitig hochgeschätzten Mitgliedes desselben, des Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Dr. Josef Alfred Heilsberg, erlitten.

Der Genannte hat, wie auf allen anderen Gebieten seiner ausgebreiteten öffentlichen Wirksamkeit, so auch als Mitglied des Staatseisenbahnrathes, welcher Corporation er seit dem Bestande derselben angehörte, eine ebenso reichhaltige als überaus anerkennenswerthe Thätigkeit entfaltet und seine eminenten Fähigkeiten, sowie seine umfassenden Kenntnisse stets mit vollster Hingebung den Aufgaben und Berathungen dieser Institution gewidmet.

Wir werden diesem ausgezeichneten Manne, dessen vorzeitiges Hinscheiden wir aufrichtig bedauern, gewiss Alle das beste Andenken bewahren."

Ueber Einladung des Herrn Vorsitzenden ehrt die Versammlung das Andenken des verstorbenen Mitgliedes Dr. Heilsberg durch Erheben von den Sitzen.

Der Herr Vorsitzende gibt sodann bekannt, dass an Stelle des Dr. Heilsberg dessen bisheriger Ersatzmann Herr Dr. Heinrich Reicher, Vicepräsident der Landwirthschafts-Gesellschaft in Graz, zum Mitgliede des Staatseisenbahnrathes ernannt wurde. Ferner wurde an Stelle des nunmehrigen Mitgliedes, Herrn Handelskammerrathes Ludwig Christ, über Vorschlag der Handels- und Gewerbekammer in Linz der Herr Handelskammerrath Gustav Wolf zum Ersatzmitgliede des Staatseisenbahnrathes bestellt.

Das Ersatzmitglied Herr Julius Pfriemer ist in Folge seiner Kränklichkeit aus dem Verbande der Handels- und Gewerbekammer in Graz ausgeschieden und ist in Folge dessen auch seine Function als Ersatzmitglied des Staatseisenbahnrathes erloschen.

Ihr Fernbleiben von der heutigen Sitzung haben entschuldigt die Herren Mitglieder: Giovanni Benussi, Jakob Gall, Franz Obratschai, Eugen Freiherr Ritter v. Zahony, Eugen Freiherr v. Styrcea und Sigismund Szancer, an deren Stelle, soweit dies noch möglich war, die betreffenden Herren Ersatzmänner eingeladen wurden.

Auch das Ersatzmitglied Herr Dr. Johann Ritter v. Zotta hat sein Nichterscheinen bei der heutigen Sitzung mit Unwohlsein entschuldigt.

Hierauf leisten das Mitglied Dr. Heinrich Reicher und die Ersatzmitglieder Moriz Dattner, Anton Latzel und Giovanni Tromba, welche zum ersten Male an den Berathungen des Staatseisenbahnrathes theilnehmen, die vorgeschriebene Angelobung.

Der Herr Vorsitzende richtet noch die Bitte an die Mitglieder, in Hinkunft ihre schriftlich eingebrachten Anträge im Sinne der Geschäftsordnung stets direct an das Handelsministerium zu leiten und sich auch bezüglich des rechtzeitigen Einbringens der Anträge die Bestimmungen der Geschäftsordnung vor Augen halten zu wollen, damit es ermöglicht werde, über den Gegenstand der Anträge die etwa erforderlichen Erhebungen einleiten zu können.

Vor Eintritt in die Tagesordnung lässt der Herr Vorsitzende einen Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Friedrich Helm und Genossen zur Verlesung bringen, welcher lautet:

„Das k. k. Handelsministerium wird dringend ersucht, veranlassen zu wollen, dass auf der Strecke der Oesterreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Pilsen, und zwar in der Reichsvorstadt, eine Haltestelle möglichst bald errichtet werde.

Diese Haltestelle soll den Namen „Pilsen Reichsvorstadt“ tragen.“

Die Versammlung beschliesst die Dringlichkeit dieses Antrages, und wird derselbe unter den allgemeinen Angelegenheiten behandelt werden.

Dagegen wird die Dringlichkeit eines weiteren, von dem Mitgliede Ignaz Russmann und Genossen gestellten Antrages, lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle das k. k. Handelsministerium ersuchen, die Veranlassung zu treffen, damit die gegenwärtig bestehenden directen Tarife einer genauen Durchsicht, Ueberprüfung und eventuellen Rectificirung unterzogen werden“

von der Versammlung abgelehnt und dieser Antrag sohin der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen.

Eine von dem Mitgliede Adalbert Kocourek und Genossen Namens der böhmischen Handelskammern gestellte Anfrage: „Ob beabsichtigt wird, auf der verstaatlichten Böhmischen Westbahn das Staatsbahnbarême einzuführen?“, beantwortet der Herr Vorsitzende dahin, dass eine bestimmte Mittheilung hierüber dermalen nicht möglich sei, weil die Böhmische Westbahn noch nicht verstaatlicht ist. Es werden jedoch schon derzeit die erforderlichen Erhebungen gepflogen, und werde es von dem Resultate derselben abhängen, wie sich das Tarifsystem auf der Böhmischen Westbahn im Falle der Verstaatlichung derselben zu gestalten hätte.

Zur Tagesordnung übergehend, ladet der Herr Vorsitzende das Mitglied Regierungsrath Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz ein, über die **allgemeinen Angelegenheiten** Namens des Comité den Bericht zu erstatten, und zwar zunächst über den Abschnitt I der „Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen“.

Die Mittheilungen:

zu Punkt 1, betreffend die Eröffnung neuer Linien, und

zu Punkt 2 wegen Behebung des zeitweilig eintretenden Mangels an Frachtwaggons in Galizien und in der Bukowina und Einstellung von Personenwagen neuerer Construction auf den Staatsbahnen in den genannten Ländern

werden nach dem Antrage des Referenten dankend zur Kenntniss genommen.

Desgleichen die Mittheilungen:

zu Punkt 3, bezüglich Herstellung der projectirten Bahn Triest—Parenzo—Canfanaro, und

zu Punkt 4, wegen Rücksichtnahme auf den Anschluss der Localbahn nach Elbogen bei Concessionirung der Hauptlinie Marienbad—Karlsbad.

Auch die Mittheilung

zu Punkt 5, betreffend die Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes in Bruck a. d. Mur, wird zur Kenntniss genommen und wird hiebei die Erwartung ausgesprochen, dass in Hinkunft weitere Verbesserungen nach Massgabe der Nothwendigkeit vorgenommen werden.

Die Mittheilung

zu Punkt 6 wegen der Bahnhofserweiterung in Hallein wird gleichzeitig mit dem denselben Gegenstand behandelnden Antrage des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 13 c) der Tagesordnung) behandelt. Mit Rücksicht darauf, dass die Regierung im Budget pro 1895 für die erwähnte Bahnhofserweiterung Vorsorge getroffen hat, wird die bezügliche Mittheilung zur Kenntniss genommen, wodurch auch der Antrag des Mitgliedes Steiner erledigt erscheint.

Die Mittheilungen

zu Punkt 7 wegen Beseitigung der Missstände in der Station Schönbrunn und

zu Punkt 8 wegen Abhilfe der Uebelstände auf dem Schwechater Bahnhofe werden, letztere mit Rücksicht darauf, dass im Budget pro 1895 für die Erweiterung der Station und Personenhaltestelle in Klein-Schwechat vorgesorgt ist, zur Kenntniss genommen.

Es gelangt hierauf der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy wegen möglichster Beschleunigung der projectirten Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes am Kaiser Franz Josefs-Bahnhofe in Prag (Punkt 5 der Tagesordnung) zur Verhandlung.

Nachdem der Antragsteller seinen Antrag eingehend begründet hatte, weist der Herr Vorsitzende darauf hin, dass die Anlage für die Magazine, insbesondere für das Eilgutmagazin und das Getreidemagazin, sowie die Herstellung der erforderlichen Geleise als die dringenderen Arbeiten bezeichnet werden müssen. Sobald es dem Bauprogramme gemäss zum Umbau des Aufnahmsgebäudes selbst komme, werde zunächst mit der Ausführung der tunnellirten Perrons begonnen werden.

Conform dem Antrage des Comité wird sodann beschlossen, den Antrag des Mitgliedes Bondy der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zur thunlichsten Berücksichtigung zu empfehlen.

Seitens des Mitgliedes Victor Riedl Edler v. Riedenstein sind nachstehende in der Tagesordnung unter Punkt 10 a), b) und c) erwähnten Anträge eingebracht worden:

„Das k. k. Handelsministerium wird gebeten:

1. Alle Vorarbeiten zu treffen, damit alle Linien der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Ablauf der Concession im Jahre 1896 in Staatsbetrieb übernommen und verstaatlicht werden können.

2. Unverzüglich die Trassirungsarbeiten für eine Verbindungsbahn zwischen dem Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag und der Station Lieben der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie die Grundeinlösungen vorzunehmen und diese Verbindungsbahn als Staatsbahn womöglich bis zum Jahre 1896 auszubauen.

Diese Bahn in der Länge von wenigen Kilometern hätte hinter dem Žižkaberg-Tunnel vom Geleise der Böhmischen Nordbahn abzuzweigen und ungefähr bei der Station Lieben einzumünden.

3. Noch einen Billetschalter am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag Seitens der Böhmischen Nordbahn zu errichten."

Im Laufe der Debatte über den ersten Antrag wegen Uebernahme der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Staatsbetrieb bemerkt das Mitglied Dr. Victor Russ, dass nach seiner Anschauung die Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn, als derjenigen Bahn, welche zwei grosse mitteleuropäische Wasserstrassen verbindet, für das Staatseisenbahnprincip und für die Ausgestaltung des Staatseisenbahnnetzes von grösserer Wichtigkeit wäre.

Namens des Comité stellt der Referent den Antrag:

„Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, Studien darüber anzustellen, ob nicht die Linien der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mit dem Zeitpunkte des Beginnes des staatlichen Einlösungsrechtes in den Staatsbetrieb übernommen und verstaatlicht werden könnten."

Dieser Antrag wird zum Beschlusse erhoben.

Bezüglich der Anträge 2 und 3 schlägt der Referent folgende Fassung vor:

Für 2:

„Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, das Zustandekommen einer Verbindungsbahn zwischen dem Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag und der Station Lieben kräftigst zu unterstützen, eventuell die hiezu dienlichen Studien und Vorarbeiten in Angriff zu nehmen."

Für 3:

„Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, zu veranlassen, dass am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag Seitens der Böhmischen Nordbahn ein zweiter Billetschalter errichtet werde."

Die Versammlung stimmt diesen Comitéanträgen zu.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Josef Rochlitzer (Punkt 11 der Tagesordnung), lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu ersuchen, dieselbe wolle in der Station Graz der k. k. Staatsbahnlinie Graz—Fehring in Folge des sich steigernden Verkehres die Aufstellung einer öffentlichen Brückenwaage, wie solche fast in allen grösseren Stationen bestehen und deren Nothwendigkeit sich als dringend erweist, veranlassen"

theilt der Referent mit, dass der Vertreter der General-Direction das Aufstellen der Brückenwaage im Jahre 1895 in bestimmte Aussicht gestellt hat. Diese Erklärung wird zur Kenntniss genommen.

Nunmehr gelangt der Eingangs erwähnte Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Friedrich Helm wegen Errichtung einer Haltestelle in der Reichsvorstadt in Pilsen zur Verhandlung.

Der Herr Vorsitzende bemerkt hiezu, dass die Errichtung der beantragten Haltestelle den projectirten Umbau des Aufnahmsgebäudes in Pilsen insoferne beeinflussen würde, als in diesem Falle das neue Aufnahmsgebäude nicht mehr für den Bedarf der gesammten Bevölkerung in Aussicht zu nehmen wäre und deshalb kleiner ausfallen würde.

Dem Antrag des Referenten gemäss beschliesst die Versammlung, den Antrag des Mitgliedes Helm dem Studium der General-Direction zu empfehlen.

Auf Einladung des Herrn Vorsitzenden berichtet sodann das Mitglied Alfred Ritter v. Lindheim Namens des Comité über die Angelegenheiten, betreffend **Personentarif und Fahrordnung.**

Punkt 1 des Abschnittes II der „Mittheilungen" wegen Ausgabe von Tour- und Retourkarten und Vorverkauf von Perronkarten

und Punkt 2, betreffend Einstellung des 50percentigen Schnellzugszuschlages bei dem Morgens von Eger nach Prag und Nachmittags von Prag nach Eger verkehrenden Zuge der Buschtěhrader Eisenbahn und wegen Erstellung eines günstigeren Personenzugsverkehres während der Dauer der Winterfahrordnung in der Relation Eger—Komotau der Buschtěhrader Eisenbahn,

werden zur Kenntniss genommen.

Von Punkt 3 wird der Absatz a), betreffend die Belassung des im Sommer Abends 10 Uhr 30 Minuten von Lindau abgehenden Zuges nach Bregenz auch während des Winterdienstes, zur Kenntniss genommen, dagegen wird zum Absatze b) wegen Anhaltens der Züge Nr. 101 und 102 in Schwaz vom Referenten der Antrag gestellt:

„Die k. k. General-Direction wird neuerdings ersucht, zu erwägen, ob, wenn schon nicht bei Zug Nr. 102, so doch bei Zug Nr. 104 in der Station Schwaz angehalten werden könne."

Die Versammlung tritt dem Antrage des Referenten bei.

Die Mittheilungen

zu Punkt 4 wegen Anhaltens des Schnellzuges Nr. 1105 in der Station Prägarten und Einführung eines Personenzuges von Budweis oder eines Localzuges von Summerau zum Anschluss an den Personenzug Nr. 1113 in Gaisbach oder an die nach Wien gehenden Schnellzüge Nr. 6 und 4,

dann zu Punkt 5 wegen Verkehres des Schnellzuges Nr. 5 in der Strecke Wien—Linz—Wels auch in der Winterfahrordnung und wegen täglichen Verkehres des Zuges Nr. 29 in der Strecke Wien—Wels in der Winterfahrordnung 1894/95,

werden zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 6, betreffend die Herstellung günstiger Zugsverbindungen in den Relationen Budweis—Linz, Budweis — Pilsen — Zditz — Protivin und Wessely—Ober-Cerekwe, stellt das Mitglied Adalbert Kocourek den Antrag:

„Die k. k. General-Direction wolle den Zug Nr. 14 so einrichten, dass er in der Haltestelle Budweis-Altstadt auch zum Einsteigen benützt werden kann."

Dem gegenüber weist der Verkehrsdirector Hofrath Wessely auf die grossen Complicationen hin, welche aus dieser Einrichtung sich ergeben würden.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird der Antrag des Mitgliedes Kocourek abgelehnt und der Antrag des Referenten, die Mittheilung zu Punkt 6 zur Kenntniss zu nehmen, angenommen.

Das Mitglied Friedrich Helm regt bei dieser Gelegenheit die Einführung eines directen Frühzuges von Protivin über Zditz nach Prag und zurück, sowie eine Vermehrung der personenführenden Züge auf der Böhmischen Westbahn an.

Die Mittheilung zu Punkt 7, betreffend Anhalten der Schnellzüge Nr. 3 und 4 in der Station Strasswalchen, wird dankend zur Kenntniss genommen.

Ebenso wird die Mittheilung zu Punkt 8, wegen Verkehres der Züge auf der Linie Scheibmühl—Lilienfeld—Kernhof bis Kernhof auch im Winter, nach dem Antrage des Referenten zur Kenntniss genommen.

Bei den Mittheilungen

zu Punkt 9, betreffend Erstellung günstiger Zugsverbindungen in Mähren und Schlesien, und

zu Punkt 10, betreffend Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Linie der Kaiser Ferdinands-

Nordbahn in der Schnellzugs-Relation Wien—Krakau und Einführung eines dritten Schnellzuges auf der Nordbahnlinie Wien—Krakau, hebt der Referent hervor, dass in Folge Intervention des k. k. Handelsministeriums und des Vorsitzenden der Expertise günstige Resultate erreicht worden sind. Das Mitglied Anton Carl Lemach spricht als Vertreter der schlesischen Handelskammer und im Einverständnisse mit dem Vertreter der Olmützer Handelskammer der Regierung für ihre erfolgreichen Bemühungen, sowie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihr Entgegenkommen den Dank aus.

Punkt 9 wird hierauf zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 10 stellt der Referent Namens des Comité den Antrag:

„Das k. k. Handelsministerium wird dringend ersucht, seinen vollen Einfluss auszuüben, damit die Zusage der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bezüglich des dritten Schnellzuges auf der Linie Wien—Krakau eine definitive werde“

und wird dieser Antrag angenommen.

Die weiteren Mittheilungen

zu Punkt 11, betreffend Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in der Relation Reichenberg—Gablonz einerseits und Eisenbrod—Tannwald andererseits, Einstellung eines vierten Zuges in der Relation Eisenbrod—Tannwald und Erstellung günstiger Zugsanschlüsse,

zu Punkt 12, wegen Erstellung einer geänderten Zugsverbindung in der Relation Cormons—Pola, beziehungsweise Cormons—Nabresina—Divacca—Pola, und wegen strengerer Ueberwachung und thunlichster Beschränkung des Verkehres von italienischen Personenwagen auf den Linien der Südbahn, sowie Einstellung directer Wagen,

zu Punkt 13, betreffend bessere Verbindung der Personenzüge in den Anschlussstationen Kolin, Pardubitz, Tynischt etc., dann wegen Vermehrung der Personenzüge in der Strecke Pilsen—Prag der Böhmischen Westbahn und wegen Anhaltens der Courierzüge Nr. 3 und 4 der Buschtěhrader Eisenbahn in der Station Unhoscht,

zu Punkt 14, betreffend Begünstigungen für Obstsendungen aus Görz nach den nördlich gelegenen Märkten,

zu Punkt 15, betreffend nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1894, und

zu Punkt 16, betreffend nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1894/95,

werden ohne Bemerken zur Kenntniss genommen.

Bezüglich eines von dem Ersatzmitgliede Moriz Dattner gestellten Antrages, lautend:

„Die General-Direction der österreichischen Staatsbahnen wird ersucht, den Zug Nr. 616 Stroże—Neu-Sandez—Orló, der mit Ende September eingestellt wurde, auch noch für die jetzige Wintersaison, jedoch nur bis Neu-Sandez, zu reactiviren“

wird zunächst die Dringlichkeit beschlossen und dieser Antrag sodann, dem Vorschlage des Referenten gemäss, der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zur Würdigung überwiesen.

Das Mitglied Alfred Ritter v. Lindheim referirt hierauf über Punkt 2 der Tagesordnung „Vorlage der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1895“ und bringt die Fahrordnungs-Entwürfe gruppenweise zur Verhandlung.

Bezüglich der Gruppe I „Westliche Staatsbahnen“ berichtet der Referent, dass der Zug Nr. 147 versuchsweise von Golling bis Bischofshofen als täglicher Zug in Verkehr kommen wird.

Der Personenzug Nr. 11 bleibt in der Strecke Innsbruck—Bregenz—Lindau in der Lage des Winterfahrplanes, wonach derselbe von Innsbruck im Anschlusse an den Südbahnzug Nr. 19 von Franzensfeste später gelegt und bis Lindau beschleunigt ist, so dass dort der Anschluss an den bayerischen Zug Nr. 606 nach München hergestellt wird.

Zum Zwecke der Verbesserung des localen Verkehres, sowie der Anschlussverbindung zwischen Budweis—Linz und Budweis—St. Valentin—Wien werden zwischen Budweis—Linz die Züge Nr. 1113, Budweis ab 10 Uhr 30 Minuten Vormittags (im Anschlusse von Eger), Linz an 2 Uhr 53 Minuten Nachmittags, und Zug Nr. 1134, Linz ab 4 Uhr 35 Minuten Nachmittags, Budweis an 8 Uhr 59 Minuten Abends, versuchsweise neu in Verkehr gesetzt. Diese Züge finden in Gaisbach Anschluss nach, bezw. von St. Valentin und nach und von Wien.

Der mit 1. October d. J. in Verkehr gesetzte Frühzug Nr. 937 von Villach nach Tarvis zur Vermittlung der Frühzugsverbindung nach Hermagor bleibt auch im Sommerdienste 1895 aufrecht, wogegen Zug Nr. 935 zwischen Villach und Tarvis ausfällt.

In den Strecken Triest—Herpelje, Divacca—Pola und Canfanaro—Rovigno bleibt der mit 1. Jänner 1895 zur Einführung gelangende Fahrplan, nach welchem Zug Nr. 15 von Divacca nach Pola zum Zwecke der Herstellung des Anschlusses von Görz später gelegt erscheint, auch im Sommerdienste 1895 aufrecht.

Hinsichtlich der Gruppe II „Nördliche Staatsbahnen (Böhmen und Mähren)“ erwähnt der Referent zunächst, dass der von Wien K.F.J.B. Früh 8 Uhr 20 Minuten nach Eger verkehrende Schnellzug von Gmünd bis Prag eine directe Fortsetzung als Schnellzug (Nr. 203) finden wird. Die Ankunft in Prag erfolgt um 3 Uhr 34 Minuten Nachmittags.

An Stelle des bisherigen Güterzuges mit Personenbeförderung Nr. 74 wird von Protivin bis Budweis der Personenzug Nr. 18 verkehren, und in der Strecke Budweis—Gmünd wird an Stelle des erwähnten Güterzuges der Personenzug Nr. 130 eingeleitet werden. Hiedurch ergeben sich günstigere Verkehrszeiten und konnte die erste Frühabfahrt von Protivin nach Wien um eine Stunde, das ist von 4 Uhr 25 Minuten Früh auf 5 Uhr 25 Minuten Früh, und der Zug Nr. 130 von Pilsen um 55 Minuten später gelegt werden.

Zur Gruppe III „Nordöstliche Staatsbahnen (Galizien und Bukowina)“ berichtet der Referent, dass im Einvernehmen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Erhebungen hinsichtlich der Einrichtung eines dritten beschleunigten Schnellzuges gepflogen werden.

Die Vorlage der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1895 wird hierauf unverändert angenommen.

Es gelangt nunmehr der unter Punkt 4 der Tagesordnung erwähnte Antrag des Mitgliedes Carl Grafen Belrupt-Tissac wegen Ausdehnung der während der Sommermonate auf dem Bodensee bestehenden Eilschiffsverbindung Bregenz—Konstanz und retour auf das ganze Jahr zur Verhandlung.

Der Referent schlägt Namens des Comité vor, diesen Antrag der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zum Vorstudium und zur Erwägung zu überweisen, welchem Vorschlage die Versammlung zustimmt.

Von dem Mitgliede Wilhelm Dannhauser wurde der in der Tagesordnung unter Punkt 6 erscheinende Antrag auf Belassung des Zuges Nr. 112 in der Relation Landeck—Innsbruck auch während der Dauer der Winterfahrordnung gestellt.

Die Versammlung beschliesst, diesen Antrag der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen mit dem Ersuchen zu überweisen, vom nächsten Winter ab dem gestellten Ersuchen nach Thunlichkeit zu entsprechen.

Die Anträge des Mitgliedes Josef Gröger wegen Erstellung eines neuen Zuges auf der Localbahn Elbogen—Neusattl in beiden Richtungen noch während der heurigen Winterfahrordnung behufs Erzielung eines Anschlusses an den von Eger nach Komotau verkehrenden Personenzug Nr. 12 und an den von Prag nach Eger verkehrenden Schnellzug Nr. 3 der Buschtěhrader Eisenbahn (Punkt 7 der Tagesordnung), und des Mitgliedes Friedrich Helm wegen Inverkehrsetzung der in der heurigen Sommerperiode auf der Localbahnstrecke Strakonitz—Winterberg in Cours gewesenen Personenzüge Nr. 3655 und 3656 auch für die gegenwärtige Winterperiode (Punkt 8 der Tagesordnung),
sind, dem Berichte des Referenten zufolge, durch bezügliche Verfügungen der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen erledigt. Beide Antragsteller sprechen der k. k. General-Direction für das bewiesene Entgegenkommen den Dank aus.

Von dem Mitgliede Victor Riedl Edler v. Riedenstein liegt der in der Tagesordnung unter Punkt 10 d) erwähnte Antrag wegen rascherer Personenbeförderung auf den Linien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn für den Fernverkehr vor.

Entsprechend dem Vorschlage des Referenten wird dieser Antrag dem k. k. Handelsministerium zur Erwägung überwiesen.

Wie der Referent weiter berichtet, hat das Mitglied Carl Steiner seine in der Tagesordnung unter Punkt 13 a) und b) erwähnten Anträge wegen Weiterführung des Personenzuges Nr. 147 bis Saalfelden für die Sommerfahrordnung und wegen Beistellung von Waggons III. Classe für die Sommerfahrordnung 1895 von Hallein nach Salzburg bei Schnellzug Nr. 104 mit Rücksicht auf die dem Antragsteller hierüber gegebenen Aufklärungen zurückgezogen.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Carl Steiner wegen Verlegung des Orient-Expresszuges von der Route Simbach—Wels auf die Route Rosenheim—Salzburg—Linz (Punkt 13 d) der Tagesordnung) theilt der Referent mit, dass nach den Erklärungen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen dieselbe sehr gerne bereit wäre, die Führung des Orient-Expresszuges über Salzburg einzuleiten, dass aber eine solche Massnahme angesichts des weiteren Weges über diese Route und angesichts der ungünstigeren Steigungsverhältnisse bei den betheiligten Anschlussbahnen auf bisher unüberwindliche Schwierigkeiten stösst. Der Antrag könne daher bedauerlicherweise nicht zur Annahme empfohlen werden.

Die Versammlung schliesst sich der Anschauung des Referenten an.

Die in der Tagesordnung unter Punkt 15 a) und b) erwähnten Anträge des Ersatzmitgliedes Dr. Johann Ritter v. Zotta wegen Einleitung von Massnahmen behufs Vermeidung des Wagenwechsels in der Station Karapcziu der Bukowinaer Localbahnen und wegen Einführung eines um 6 Uhr 30 Minuten Früh von Oesterr.-Nowosielitza nach Czernowitz abgehenden Localzuges, werden dem Vorschlage des Referenten gemäss von der Versammlung abgelehnt.

Von dem Mitgliede Wilhelm Dannhauser wurde folgender Antrag eingebracht:

„Das k. k. Handelsministerium wird neuerdings höflichst ersucht, die Ermässigung der Preise der Theilstreckenkarten durchführen zu lassen, da die bisher festgestellten Tarife in keinem Verhältnisse zum Preise der Jahreskarten stehen, und legt der Staatseisenbahnrath auch darauf besonderen Werth, dass die Ausgabe der Theilstreckenkarten von 1—25 km beginne. Gleichzeitig wird das k. k. Handelsministerium gebeten, auch bei den Privatbahnen einen verbilligten Theilstreckentarif von 1—25 km anzustreben."

Namens des Comité beantragt der Referent die Dringlichkeit und die Annahme dieses Antrages.

Die Versammlung beschliesst in diesem Sinne.

Ein weiterer Antrag des Mitgliedes Wilhelm Dannhauser, lautend:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird ersucht, die Frage der Erstellung eines Luxuszuges während der Sommermonate zwischen Innsbruck über Salzburg nach Wien eingehend zu studiren und hierüber bei der nächsten Sitzung des Staatseisenbahnrathes zu berichten"
wird gleichfalls als dringlich erklärt und der k. k. General-Direction zum Studium und zur Erwägung überwiesen.

Seitens der Mitglieder Josef Rochlitzer und Dr. Heinrich Reicher liegen noch folgende Anträge vor, und zwar vom Mitgliede Josef Rochlitzer:

„Der Zug Nr. 2 der Linie Graz—Fehring ist so zu verlegen, dass er an den Triest-Wiener, in Graz 10 Uhr 5 Minuten Abends abgehenden Postzug Anschluss findet",

von dem Mitgliede Dr. Heinrich Reicher:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen:

I. Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird ersucht, den um 6 Uhr 50 Minuten Früh von Gleisdorf in der Richtung nach Fehring verkehrenden Personenzug von Graz aus einzuleiten, wogegen der um 10 Uhr 27 Minuten Abends von Graz nach Gleisdorf verkehrende Personenzug Nr. 19 ganz aufgelassen werden könnte.

II. Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird ersucht, in Erwägung zu ziehen, ob ein Anschluss an den von Graz Südbahnhof 1 Uhr 20 Minuten Mittags abgehenden und um 3 Uhr 25 Minuten Nachmittags in Fehring einlangenden Personenzug Nr. 17 in der Richtung nach Fürstenfeld in der Weise hergestellt werden könnte, dass der gegenwärtig beinahe täglich verkehrende, um 4 Uhr 37 Minuten Nachmittags von Fehring nach Fürstenfeld abgehende Güterzug durch Aufnahme eines Personenwaggons in einen gemischten Zug umgewandelt werde."

Die Versammlung beschliesst die dringliche Behandlung dieser Anträge und überweist dieselben der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zur Erwägung.

Es folgt nunmehr die Berathung der **commerciellen Angelegenheiten**, über welche das Mitglied Heinrich Popper Namens des Comité den Bericht erstattet.

Die Mittheilung zu Punkt 1, Absatz 1, betreffend Anwendung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes VII auf die verstaatlichten Localbahnen, wird zur Kenntniss genommen.

Bezüglich der Mittheilung zu Punkt 1, Absatz 2, wegen Einführung des Staatsbahnbarêmes auf den verstaatlichten Localbahnen und auf allen übrigen Staatsbahnen, für welche dasselbe noch nicht gilt, wird über Antrag des Referenten beschlossen, die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu ersuchen, über das Resultat der eingeleiteten Vorstudien in der nächsten Session des Staatseisenbahnrathes Mittheilung zu machen.

Die Mittheilung zu Punkt 2 wegen Herstellung der möglichsten Parität zwischen den Tarifen bis zu den russisch-galizischen und den russisch-bukowinaer Grenzen wird zur Kenntniss genommen.

Bei der Mittheilung zu Punkt 3, betreffend jene Anträge und Beschwerdepunkte, bei welchen in der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben keine Einigung erzielt und die Beschlussfassung vertagt wurde oder wo eine Verständigung zwischen den österreichischen und ungarischen Bahnen nicht erfolgt ist, gibt der Referent bekannt, dass in dieser Angelegenheit unterm 2. October dieses Jahres neuerdings ein Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Eisenbahn-Verwaltungen ergangen ist und das Einvernehmen mit Ungarn gepflogen worden sei.

Dem Antrage des Tarifcomité:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, das Endresultat der gepflogenen Verhandlungen dem Staatseisenbahnrathe bekanntgeben zu wollen"

stimmt die Versammlung zu.

Punkt 4 der Mittheilungen wegen Einleitung neuer Verhandlungen mit den Verwaltungen der österr. Privatbahnen, um dieselben und die Oesterr. Staatsbahnen zur Annahme eines einheitlichen, für den gesammten internen Güterverkehr in Oesterreich giltigen Gütertarifes zu bestimmen, wird zur Kenntniss genommen.

Der Mittheilung zu Punkt 5 wegen kräftiger Unterstützung der österr. Malzindustrie in eisenbahntarifarischer Hinsicht fügt der Referent ergänzend bei, dass die Interessenten die ihnen angebotenen Bonificationen als unzureichend abgelehnt haben.

Namens des Tarifcomité stellt der Referent den Antrag:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, mit dem k. k. Finanzministerium darüber in Verhandlung zu treten, dass dem österr. Malzexporte ähnliche zolltarifarische Begünstigungen zugewendet werden mögen, wie solche Deutschland für diesen Export eingeführt hat.

Im Falle jedoch eine solche Begünstigung nicht zu erreichen und bezüglich frachttarifarischer Zugeständnisse für den Export von Malz eine Verständigung mit den Privatbahnen in kürzester Zeit nicht zu erzielen sein sollte, wolle eine entsprechende Refactie bei diesem Exporte auf den Linien der k. k. Staatsbahnen sobald als möglich gewährt werden.

Nachdem die Export-Campagne bereits begonnen, wird die grosse Dringlichkeit dieses Antrages dem k. k. Handelsministerium nahegelegt."

Dieser Antrag wird zum Beschlusse erhoben.

Zu Punkt 6, betreffend Anwendung der bei den Staatsbahnen bestehenden Berechnung der Waggonfracht für „Sensenstahl" nach Classe C auch Seitens der Privatbahnen, bemerkt der Referent, dass dieser Gegenstand auf der Tagesordnung der am 13. November d. J. stattfindenden Sitzung des Tarifcomité der österr.-ungarischen Bahnen stehe.

Die Versammlung nimmt die Mittheilung zu Punkt 6 zur Kenntniss.

Die Mittheilungen zu Punkt 7 betreffen:

a) die Tarifirung für Eisen und Stahl der Positionen E 8 und E 9;
b) die Frachtberechnung für Kunstdünger und Rohproducte der Kunstdünger-Fabrikation;
c) die Specialisirung der aus der Liste im ersten Nachtrage zum Tariftheil I auszuschliessenden Artikel;
d) die Beförderung der im Tariftheil I, B, III f) verzeichneten, nach der Classe C tarifirenden Güter bei Auflieferung von 10.000 kg nach dem Wagenladungstarife.

Namens des Comité stellt der Referent zu Punkt 7 den Antrag:

„Der Staatseisenbahnrath spricht den Wunsch aus, dass die Behandlung dieser Angelegenheiten im Schosse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz mit thunlichster Beschleunigung geführt werden möge und sieht einer geneigten Bekanntgabe des Resultates in der nächsten Session entgegen."

Der Comitéantrag wird von der Versammlung angenommen.

Hinsichtlich der Mittheilung zu Punkt 8, betreffend Durchführung der Normativbestimmung für die Erlangung von Frachtgebühren-Crediten, stellt der Referent Namens des Comité den Antrag:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, zu verfügen, dass behufs Erlangung von Frachtgebühren-Creditirungen bei den k. k. Staatsbahnen und den im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen fortan ausser Baargeld und Werthpapieren auch Bürgschaften von zur öffentlichen Rechnungslage verpflichteten Creditinstituten als Sicherstellung zugelassen werden, wobei jedoch die Annahme oder Nichtannahme solcher Bürgschaften in jedem einzelnen Falle der Entscheidung der betreffenden Eisenbahn-Betriebs-Direction, resp. der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen vorbehalten bleiben soll.

Das k. k. Handelsministerium wird weiters ersucht, diesen Antrag auch den Privatbahnen zur neuerlichen Beschlussfassung vorzulegen und dessen Annahme in vorstehend modificirter Form zu erwirken."

Dieser Antrag wird zum Beschlusse erhoben.

Die Mittheilung zu Punkt 9, betreffend Anwendung der im § 29 des allgemeinen deutschen Gütertarifes vorhandenen Vorschriften für die Beförderung von über 6·3 m langen Gegenständen, speciell auch Eisenträgern und Eisenstangen, bei den Staats- und Privatbahnen wird ohne Bemerken zur Kenntniss genommen.

Wie der Referent berichtet, wird die in der Mittheilung

zu Punkt 10 besprochene Angelegenheit der Tarifirung des Viehsalzes in Einzelsendungen zu demselben Einheitssatze wie in Quantitäten von 5000 kg ebenfalls in der am 13. November d. J. stattfindenden Sitzung des Tarifcomité der österreichisch-ungarischen Bahnen zur Verhandlung gelangen.

Der zu diesem Punkt gestellte Antrag des Tarifcomité:

„Der k. k. Staatseisenbahnrath nimmt die Mittheilung ad Punkt 10 unter der Voraussetzung zur Kenntniss, dass die zu erwirkenden Begünstigungen für Viehsalz mit Geltung, eventuell Rückwirkung vom 1. Jänner 1895 in Kraft treten werden"

wird von der Versammlung angenommen.

Die Mittheilungen

zu Punkt 11, betreffend die Herabsetzung der Tarife für Flachssendungen, und

zu Punkt 12 wegen Erläuterung des Artikels „Grubenholz" werden ohne Bemerken zur Kenntniss genommen.

Der Referent erstattet nunmehr zu Punkt 3 der Tagesordnung, betreffend den vorläufigen Bericht des aus Anlass des bevorstehenden Zusammentretens der ersten Conferenz über eventuelle Abänderungen und Verbesserungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr aus Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes gewählten Subcomité, welches die Aufgabe hatte, im Laufe des Sommers die nöthigen Vorberathungen zu pflegen, um die bei der Revision des Berner Uebereinkommens zu stellenden Anträge zu formuliren.

Wie der Referent mittheilt, wählte das aus den Herren Alfred Deutsch, Max Mauthner, Heinrich Popper, Dr. Wilhelm Exner und Friedrich Wilhelm Haardt als Mitglieder, und den Herren Carl Luckmann, Heinrich Pollitzer, Julius Schneider, Franz Obratschai und Wilhelm Dannhauser als Ersatzmänner gebildete Comité Herrn Max Mauthner zum

Obmanne, welcher die in den Kreisen der Verfrächter rücksichtlich des internationalen Uebereinkommens bestehenden Wünsche im Wege eines Rundschreibens zu erfahren bestrebt war.

Dieses Rundschreiben wurde am 4. Juni in 32 Exemplaren versendet, und zwar an alle Handels- und Gewerbekammern — mit Ausnahme der Wiener — an den Niederösterreichischen Gewerbeverein, an den Verein „Communication“ in Wien, an das Gremium der Wiener Kaufmannschaft, an die Genossenschaft der Commercialgüterbeförderer in Wien und an den Verein der Montan-, Eisen- und Maschinen-Industriellen in Wien.

Rückäusserungen sind eingelangt von den Handels- und Gewerbekammern in Brünn, Budweis, Brody, Graz, Krakau, Linz, Prag, Rovereto, Troppau, vom Gremium der Wiener Kaufmannschaft und dem Oesterreichisch-ungarischen Exportvereine, während die Handels- und Gewerbekammern in Feldkirch und Eger auf eine Aeusserung ausdrücklich verzichtet haben.

Aus den bereits eingelaufenen Aeusserungen wurde ein nach den einzelnen Artikeln des internationalen Uebereinkommens geordneter Auszug angefertigt und vervielfältigt, welcher den Mitgliedern des Subcomité für die in Aussicht genommene Berathung zur Verfügung gestellt werden wird.

Diese Zusammenstellung ist in der Weise angeordnet, dass sie die einzelnen Wünsche und Anträge der Corporationen knapp formulirt und Raum zu Eintragungen der etwa noch weiters einlaufenden Aeusserungen bietet.

Mit Rücksicht auf den Umstand, dass es den meisten der vorerwähnten Corporationen während der abgelaufenen Sommermonate nicht möglich war, die angesuchten Gutachten zu erstatten, und dass daher dem Subcomité das wichtigste Substrat für seine Berathungen dermalen noch nicht in genügendem Masse zur Verfügung steht, wird dieses Comité erst in der kommenden Frühjahrs-Session des Staatseisenbahnrathes in der Lage sein, mit einem meritorischen Berichte und mit definitiven Anträgen hervorzutreten, wobei bemerkt wird, dass der Zusammentritt der internationalen Commission in Bern ohnehin erst für den Spätsommer des Jahres 1895 in Aussicht genommen ist.

Der vom Tarifcomité gestellte Antrag, diesen vorläufigen Bericht des Subcomité zur Kenntniss zu nehmen, wird von der Versammlung angenommen.

Von den unter Punkt 9 der Tagesordnung erwähnten Anträgen des Mitgliedes Adalbert Kocourek erklärt der Antragsteller zunächst die Punkte c) wegen Trennung des I. Heftes des I. Bandes des General-Gütertarifes in verschiedene, einzeln erhältliche Hefte, d) wegen Erweiterung der Frachtberechnung des sogenannten Sammelladungstarifes, Abschnitt A, Abtheilung III 5, und e) wegen Ergänzung der Bestimmung des Ausnahmetarifes VII, Alinea 4, zurückzuziehen.

Es gelangt hierauf Punkt a) wegen Herausgabe des Tariftheiles I, gemeinsame Bestimmungen, auch in anderen Landessprachen und Ergänzung mit Nachträgen zur Verhandlung.

Namens des Tarifcomité stellt der Referent hiezu folgenden Antrag:

„Das Comité ist nicht in der Lage, dem Staatseisenbahnrathe die Annahme dieses Antrages zu empfehlen.

Dagegen wird der von dem Mitgliede Herrn Luckmann gestellte Zusatzantrag: „dass für alle Haupt- und Localbahnen sowohl in der diesseitigen, als in der ungarischen Reichshälfte ein in allen Landessprachen zu verfassendes, alphabetisch geordnetes Stationsverzeichniss herausgegeben werden möge“, der k. k. Regierung zur Erwägung abgetreten.“

In der Debatte über diesen Gegenstand ergreifen ausser dem Mitgliede Adalbert Kocourek, welcher seinen Antrag eingehend begründet, die Mitglieder Gottlieb Bondy, Dr. Thaddäus Pilat, Carl Luckmann, Ignaz Russmann und Dr. Wilhelm Exner das Wort. Seitens des Oberinspectors der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen, Regierungsrathes Dr. Max Freiherrn v. Buschman, wird auf die bedeutenden Mehrkosten, insbesondere aber auf die grossen technischen Schwierigkeiten hinsichtlich der Terminologie in den einzelnen Sprachen hingewiesen.

Das Mitglied Dr. Thaddäus Pilat stellt den Antrag, folgende Fassung anzunehmen:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, den Tariftheil I, gemeinsame Bestimmungen, nach Massgabe des Bedürfnisses auch in anderen Landessprachen herauszugeben und mit Nachträgen zu ergänzen“,

welchem Antrage das Mitglied Adalbert Kocourek sich accomodirt.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird der Antrag des Mitgliedes Dr. Thaddäus Pilat mit 31 gegen 11 Stimmen abgelehnt, dagegen der Antrag des Tarifcomité angenommen.

Zu dem in der Tagesordnung unter Punkt 9 b) erwähnten Antrage des Mitgliedes Adalbert Kocourek:

„Die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen zu veranlassen, dass dieselben für jene Transporte, welche, wenn dieselben ungarischer Provenienz sind, auf den Linien der königlich Ungarischen Staatseisenbahnen eine besondere Frachtbegünstigung geniessen, beim Export nach Ungarn eine ähnliche Begünstigung, wie sie auf den ungarischen Bahnen zugestanden ist, gewähren“

stellt der Referent Namens des Comité den Antrag:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, diesen Gegenstand in eingehende Erwägung zu ziehen“,

welcher Antrag zum Beschlusse erhoben wird.

Von dem Mitgliede Adalbert Kocourek liegt ferner noch der in der Tagesordnung unter Punkt 9 f) erwähnte Antrag wegen Aufnahme einer Bemerkung in die Rubrik „Besondere Bedingungen“ der Classification im Localtarife bei Position E—19 a) und b) „Emballage“ bezüglich des Aufladens der Güter vor.

Der Referent schlägt Namens des Comité folgende erweiterte Fassung dieses Antrages vor:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass auch bei solchen Stückgütern, welche nach Wagenladungstarifen befördert werden, sowie dies hinsichtlich jener, welche die Taxen der Classen I und II zu zahlen haben, ohnedies geschieht, das Aufladen durch die Bahn und auf Kosten derselben bewirkt werde.“

Die Versammlung stimmt dem Antrage des Referenten zu.

Bezüglich des von dem Mitgliede Carl Seydel gestellten Antrages (Punkt 12 a) der Tagesordnung) wegen Erstellung billiger Einheitsfrachtsätze für Kunstdüngermittel unter Aufhebung aller Ausnahmetarife beantragt der Referent folgende Erledigung:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die Tarife für Kunstdüngermittel in Sendungen unter 10.000 kg auf allen Staats- und Privatbahnen thunlichst verwohlfeilt werden.“

Dieser Comitéantrag wird zum Beschlusse erhoben.

Ebenfalls von dem Mitgliede Carl Seydel wurde der in der Tagesordnung unter Punkt 12 b) erwähnte Antrag wegen Herabsetzung der Tarifsätze auf allen Staats- und Privatbahnen für alle Kraftfuttermittel, sowie für alle

Körnerfrüchte, welche als Viehfutter verwendet werden, gestellt.

Der Referent schlägt nachstehende erweiterte Fassung vor:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, im Hinblicke auf die berechtigten Interessen der Landwirthschaft dahin zu wirken, dass für die Kraftfuttermittel Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl die bestehenden Tarifsätze auf allen Staatsbahnen herabgesetzt und auch die Privatbahnen hiezu veranlasst werden.“

Ueber Antrag des Mitgliedes Alexander Adler wird noch der Artikel „Malzkeime“ und über Vorschlag des Mitgliedes Victor Riedl Edler v. Riedenstein der Artikel „Wicke“ in den Comitéantrag eingeschaltet und dieser sodann von der Versammlung angenommen.

Ein vom Mitgliede Anton Tausche im Laufe der Debatte gestellter Antrag:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen:
Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, für Zuchtrindvieh, das beglaubigter Weise für Zwecke der Viehzucht direct von Landwirthen oder landwirthschaftlichen Vereinen bezogen wird, ermässigte Tarife bei den k. k. Staatsbahnen zu erstellen, bezw. bei den Privatbahnen zu erwirken“

wird der nächsten Session vorbehalten.

Bezüglich des von dem Mitgliede Sigmund Szancer gestellten Antrages, betreffend Vereinfachung des derzeitiges Vorganges bei nachträglichen Verfügungen des Absenders (§ 64, Absatz 6—9 des Betriebsreglements) im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre (Punkt 14 der Tagesordnung), theilt der Berichterstatter mit, dass im Nachtrag V zum Specialtarife 1, welcher im November d. J. erscheinen dürfte, den Wünschen des Antragstellers zum grössten Theil Rechnung getragen sein wird, was die Versammlung zur Kenntniss nimmt.

Zu dem Antrage des Ersatzmitgliedes Dr. Johann Ritter v. Zotta (Punkt 15 c) der Tagesordnung) wegen Umladung der zur Lagerung in Oesterreichisch-Nowosielitza bestimmten alla rinfusa-Getreidesendungen russischer Provenienz in Oesterreichisch-Nowosielitza gibt der Referent die nachstehenden Aufklärungen der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen bekannt:

Bei Eröffnung der Anschlussbahn bei Nowosielitza musste die Umladung von Getreide alla rinfusa auf die russische Seite verlegt werden, weil die Bahnanlage auf österreichischer Seite mangelhaft war. Eine erweiterte Anlage befindet sich gegenwärtig im Baue und dürfte in zwei bis drei Monaten beendet sein, worauf mit der russischen Eisenbahnverwaltung behufs Verlegung der Umladung auf die österreichische Seite das Einvernehmen gepflogen werden wird.

Diese Mittheilungen der k. k. General-Direction werden nach dem Antrage des Tarifcomité zustimmend zur Kenntniss genommen.

Hiemit erscheint die Tagesordnung erschöpft, und da weitere Anträge nicht mehr gestellt werden, schliesst der Vorsitzende die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes an die Mitglieder und die Referenten für die rege Antheilnahme an den Berathungen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Bauliche Herstellungen am Bahnhofe in Wien.) Bei den am Bahnhofe in Wien bestehenden hölzernen Magazinen 7 und 9 wurde zur Untertheilung derselben je eine über das Dach reichende Brandmauer hergestellt; ferner wurde auf Grund der am 8. October durchgeführten commissionellen Verhandlung die Herstellung eines Geleises und einer Zufahrtsstrasse auf den neuen Holzplätzen bewilligt.
[9. und 16. November, ZZ. 58.072 und 61.229.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Errichtung einer Verladestelle nächst Kolin.) In km 350·0/6 der Strecke Wien—Prag wird für Zwecke der zwischen den Stationen Kolin und Velim gelegenen Actienfabrik für Erzeugung von Kunstdünger und Chemikalien in Kolin eine Verladestelle mit der Bezeichnung „Schönweid, chemische Fabrik“ errichtet und das bestehende, in die genannte Fabrik führende Ausweichgeleise entsprechend verlängert. [13. November, Z. 54.136.]

— (Rollbahn in Blansko.) In der Station Blansko wird eine von dem Kohlen- und Coaksgeleise des Fürsten Salm-Reifferscheid ausgehende und zu dem Kohlenschuppen der Paulinenhütte der fürstlichen Eisenwerke führende 17·2 m lange Rollbahn hergestellt. [17. November, Z 55.499.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Erweiterung der Geleiseanlagen in mehreren Stationen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlagen in den Stationen Reifnig-Fresen und Wuchern-Mahrenberg für den 10. December anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut.
[G.-I.-Z. 21.950.]

Projectirte Localbahn Borki wielkie—Grzymałow. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von Felix Grafen Bolesta Koziebrodzki und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Borki wielkie der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska nach Grzymałow die Trassenrevision und Stationscommission auf den 11. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut.
[H.-M.-Z. 65.358.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Telephonische Correspondenz zwischen Stationen und deren ihnen untergeordneten Halte- und Ladestellen.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat die Einführung getroffen, dass in Stationen und den ihnen unterstehenden Halte- und Ladestellen zur Ermöglichung einer mündlichen Verständigung der beiderseitigen Bahnorgane Telephon-Sprechstellen nach System Gattinger eingerichtet werden können, wobei eine und dieselbe Telegraphen- oder Signalleitung benützt wird. Eine solche Telephon-Correspondenz wurde vorläufig nur zur Verständigung der Station Feldsberg mit der Halte- und Ladestelle Voitelsbrunn eingerichtet [G.-I.-Z. 20.936.]

Localbahn Auspitz. (Locomotivprüfung.) Am 12. November hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der Localbahn Auspitz bestimmten Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München neu erbaut wurde und mit der Fabriksnummer 3128, der Inventarsnummer 2 und dem Namen „Auspitz“ versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. Die Locomotivtype wurde mit Handelsministerial-Erlass vom 4. December 1893, Z. 60.357, genehmigt. [H.-M.-Z. 64.168.]

Waldbahn der Firma Werth & Gottlieb in Komarestie-Slobodzia. (Locomotivprüfung.) Am 25. October hat die technisch-polizeiliche Prüfung der zur Verfrachtung von Hölzern auf der Waldbahn der Firma Werth & Gottlieb bestimmten Tenderlocomotive Nr. 43, welche in der Märkischen Locomotivfabrik Schlachtensee neu erbaut wurde und mit dem Namen „Rosa“ versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden.
[H.-M.-Z. 64.558.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ung. Handelsministers über die Amtsthätigkeit seines Ressorts im Jahre 1893.) Der vom kgl. ungar. Handelsminister der diesjährigen Legislative jüngst vorgelegte Bericht über seine Amtsthätigkeit im Jahre 1893 stellt wie in den Vorjahren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32 ex 1893) in ausführlicher Weise die Ergebnisse eines jeden der einzelnen Ressorts dar. In dem Berichte über die Gestion der Eisenbahnsection sind unter dem Titel „Allgemein legislatorische und organische Massnahmen" die zur Ergänzung des zweiten Geleises Budapest—Marchegg, zur Vermehrung der Magazine und Geleise des Budapester Westbahnhofes, zur Umgestaltung der Miskolcz-Füleker Bahn in eine Bahn ersten Ranges, zur Vereinigung der Concessionsurkunden und Documente der Arader und Csanáder vereinigten Eisenbahn A.-G., zur Betriebsübernahme der Fünfkirchen-Barcser Bahn, zur Reform der Tarife der Südbahn getroffenen Verfügungen eingehend besprochen. Ueber die Vicinalbahnen wird hervorgehoben, dass, während in den ersten zehn Jahren der Wirksamkeit des Vicinalbahngesetzes 2614·202 km mit fl. 83,309.779 Kosten concessionirt wurden (jährlich durchschnittlich 261·42 km mit fl. 8,330.978 Kosten), die Periode 1890/1893 (vier Jahre) 1612·9 km mit fl. 60,967.437 (also durchschnittlich 403·2 km mit fl. 15,241.859 Investition) aufweist. Zur Concessionirung der Vicinalbahnen Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb, Békés-Csanád; Gunja-Landesgrenze Bosniens, Budapest-Gran wurde die legislatorische Ermächtigung ertheilt, und ausserdem wurden vom Minister eine Reihe Vicinalbahnen, und zwar Zsehely—Csákovár, Ungthalbahn, Zsitvathalbahn, Csetnekthalbahn, Borossebes—Menyháza, Körös—Bellovár, Szepes-Béla—Podolin, Hidegkut—Tamási, Bártfaer Flügel der Eperjes—Bartfelder Bahn gegen nachträgliche Sanctionirung durch die Legislative, im eigenen Wirkungskreise concessionirt. An Strassenbahnen wurden die Marmaros-Szigeter, die Czinkota—P.-Szt. Mihályfaer, dis Budapester Friedhofbahn, die Klausenburger Locomotiv-Strassenbahn, die Flügelbahn der Ringstrassen- (elektrischen) Bahn Königsgasse bis Andrássystrasse bewilligt.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Jahre 1893 zeigt eine Zunahme von 12.143·629 auf 12.577·492 km, das ist um 433·864 km oder 3·6 pCt., und zwar: Békés-Csanád 81·075 km (23./XI.), Gilvács-Erdössád auf der Nagy-Károly-Somkuter Bahn 67·026 km (4./X.), Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb 58·468 km (24./X.), Essegg—Nasicz 48·182 km (2./XI.), Eperies—Bártfa 45·269 km (11./XII.), Muránythalbahn (Pelsöcz-Murány) 41·239 km (22./XI.), Szentes—Hódmezö-Vásárhely 34·453 km (22./X.), Borossebes—Menyháza 21·135 km (14./VIII.), Hidegkut—Tamási 12·357 Kilometer (29./XI.), Szepes-Béla—Podolin 11·190 km (10./XII.), Zsehely—Csákova 8·017 km (7./VIII.), zusammen 428·411 km Vicinalbahnen und 6·452 km kgl. ungar. Staatsbahngeleise. Concessionirt wurden 425·4 km, im Bau blieben Ende 1893 440·3 km, in Concessionsverhandlung standen 3535 km administrativ bereits begangene und 7134 km noch nicht begangene Bahnen. Unter 3535 km sind die Székler-Bahnen mit 183·5 km, die Nordwestbahn (Léva—Nyitra—Syakolcya [Skalitz]) mit 318·3 km, die Raab-Veszprim-Dombovárer mit 191 km, die Neograder (Aszód—Balassa-Gyarmath) mit 112 km, die Baja-Zombor-Neusatzer mit 145 km, die Ó-Becse—Elemérer mit 121 km, die Szt. Lörincz-Slatina-Nasiczer mit 91 km, die Dugosselo-Novszkaer mit 113·2 km und 55 andere Bahnen zwischen 5 und 100 km Länge jede enthalten. — Vorconcessionen wurden für circa 5400 km ertheilt. — Mit Ende 1893 entfielen von den dem Verkehr übergebenen Bahnen auf je 100.000 Einwohner 72·08 km, auf je 100 km² Area 3·9 km Bahn, was verglichen mit 13 europäischen Staaten Ungarns Bahnen, verglichen mit der Bevölkerung, an achter, verglichen mit der Area an zehnter Stelle erscheinen lässt.

In der ganzen Monarchie war das Netz 28.621·817 km, wovon auf Oesterreich 55·8 pCt. = 15.967·059 km, auf Ungarn 44·2 pCt. = 12.653·928 km entfallen. Hierunter befanden sich 62·3 pCt. = 7842·952 km Bahnen ersten Ranges, 35·6 pCt. = 4472·511 km Bahnen zweiten Ranges und 2·1 pCt. = 262·930 km schmalspurige Bahnen; es waren 56·5 pCt. = 7107·057 km ungar. Staatsbahnen, 10·5 pCt. = 1319·555 km gesellschaftliche Bahnen und 33·0 pCt. = 4150·881 km Vicinalbahnen. In staatlicher Verwaltung waren im Ganzen 10.262·674 km (81·6 pCt.), in privater 2314·819 km (18·4 pCt.). Nimmt man bei den k. ung. Staatsbahnen auch die einen integrirenden Theil derselben bildenden Vicinalbahnstrecken Rétszilas—Szegszárd, Gran—Eipelthalbahn, Félegyháza—Csongrád, Perjámos—Varjas, Morvathal und die für Rechnung der Staatsbahnen manipulirten Piski—Vajda-Hunyader, Beszterczebánya—Zólyombreznóer, P.-Földvár—Békeser, Bánréve—Ozder und Csakathurn—Agramer (Zagorianer) Bahnen mit in Rechnung, so bildet der Complex anstatt 56·5 pCt. richtig 60·2 pCt. der gesammten Bahnen (7577·585 km) und die Vicinalbahnen machen 3680·353 km = 29·3 pCt. Vergleicht man dies mit anderen Staaten, so ist das ungarische Staatsbahnnetz unter den Staatsbahnnetzen von folgenden zwölf Staaten an neunter Stelle. Serbien, Sachsen, Baden, Württemberg, Preussen, Deutsches Reich, Bayern, Belgien sind dann percentuell höher (100, 99·9, 98·2, 96·4, 93·5, 90·6, 85·8, 61·6), dagegen Oesterreich, Russland, Frankreich percentuell niederer (48·2, 36·5, 7·4) mit Staatsbahnen dotirt. Von den Vicinalbahnen sind in Staatsbahnbetrieb 74·4 pCt. (3088·919 km), in Privatbahnbetrieb 5·3 pCt. (219·866 km), in eigenem Betrieb 20·3 pCt. (842·096 km). (Schluss folgt.)

Projectirte Localbahn Torna-Miskolcz (Boldvathalbahn). (Trassenbestimmung.) Die Trasse der von der Station Torna der Flügelbahn Kassa-Torna der Linie Hatvan—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus in deren Fortsetzung bis Miskolcz projectirten Localbahn Torna-Miskolcz (Boldvathalbahn) wurde mit den Stationen Torna, Nádaska, Szilas, Szendrö, Lud, Borsod, Edelény, Bodva-Szirák, Szent-Keresztur und Miskolcz bestimmt.

Eisenbahn Marmaros-Sziget—ungar.-galiz. Landesgrenze nächst Körösmezö, bezw. Zemir. (Betriebseröffnung.) Der Bau der in Fortsetzung der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget (—Kis-Bocsko) bis zur ungar.-galiz. Landesgrenze nächst Körösmezö, bezw. Zemir im Anschlusse an die Linie Woronienka—Stanislau erbauten erstclassigen Eisenbahn Marmaros-Sziget—Körösmezö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7) ist bereits soweit vorgeschritten, dass die Eröffnung des Betriebes mit den Stationen Marmaros-Sziget, Szigetkamara, Veresmart, Kis-Bocskó, Nagy-Bocskó, Berlebas, Bilin, Borkut, Erdészvölgy, Fejérpatak, Kovele, Körösmezö, Rákó, Visóvölgy und Zemir bereits nächster Tage stattfinden wird.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat November 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten November 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten November 1894	Stand am letzten Novbr. 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	65.909	31.673	24.549	73.033
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	4.037	766	1.009	3.788
Stärke	6.218	268	453	6.033
Wein	6.019	3.048	2.611	6.456
Zucker	11.344	21.025	11.355	21.014
Weizen	5.289	—	309	4.980
Diverse	33.002	6.572	8.812	30.762
Assecuranzwerth ö. W. fl.	2,570.636	1,106.170	880.158	2,796.648

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten November 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten November 1894	Stand am letzten Novbr. 1894
Lagerscheine:				
Stück	89	—	7	82
Versicherungswerth ö. W. fl.	171.525	—	15.800	155.725
Lombardbetrag . . „ „	72.900	—	4.000	68.900

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat November 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten November 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten November 1894	Stand am letzten Novbr. 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	76.335	9.589	18.985	66.939
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	11.975	300	—	12.275
Hafer	9.532	2.857	3.933	8.456
Korn	21.162	1.430	4.925	17.667
Mais	12.866	3.598	8.455	8.009
Reps	12.373	—	315	12.058
Diverse	8.427	1.414	1.357	8.464
Assecuranzwerth ö.W. fl. .	570.155	62.870	130.450	502.575

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten November 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten November 1894	Stand am letzten Novbr. 1894
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	5	—	3	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	71.500	—	31.500	40.000

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	November 1894				November 1893			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	370.953	180.216	163.194	387.975	423.779	226.404	229.585	420.598
Darunter:								
Weizen	86.652	39.761	43.475	82.938	65.830	29.424	31.571	63.683
Roggen	81.983	37.431	24.802	94.612	91.392	9.628	17.624	83.396
Gerste	89.933	25.732	34.278	81.387	109.606	67.873	63.155	114.324
Hafer	26.106	32.645	17.983	40.768	44.776	45.148	26.095	63.829
Mais	5.066	20.282	22.721	2.627	33.799	56.113	68.199	21.713
Hirse	1.225	130	308	1.047	6.719	494	1.077	6.136
Bohnen	4.582	11.016	8.049	7.549	12.571	5.709	6.811	11.469
Erbsen	551	979	224	1.306	1.622	74	568	1.128
Malz	1.921	103	550	1.474	2.021	101	21	2.101
Raps	35 027	727	1.836	33.918	16.116	1.497	2.166	15.447
Hanfsamen	480	805	581	704	187	711	193	705
Wicken	608	421	99	930	776	797	904	669
Mehl	5.580	1.091	2.041	4.630	17.014	4.221	3.954	17.281
Kleie	13.352	2.939	2.291	14.000	1.603	1.000	583	2.020
	353.066	174.062	159.238	367.890	404.032	222.790	222.921	403.901
Spiritus	—	—	—	—	1.864	—	983	881
Zucker	1.511	110	808	813	269	—	186	83
Wein	1.678	642	460	1.860	5.304	529	1.015	4.818
Oele und Fette	713	882	434	1.161	854	207	335	726
Sonstige Waaren	13.985	4.520	2.254	16.251	11.456	2.878	4.145	10.189
Mittlere Tagesbewegung . .	14.308 Meter-Centner				19.000 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,251.800	928.900	899.730	3,350.970	3,924.110	1,116.740	1,218.340	3,822.510

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	83	9	15	77	95	57	24	128
Versicherungswerth . . fl.	340.060·—	76.150·—	53.160·—	363.050·—	564.480·—	269.630·—	118.700·—	715.410·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	13	—	3	10	19	4	7	16
Versicherungswerth . . fl.	29.280·—	—	5.700·—	23.580·—	97.600·—	28.700·—	44.300·—	82.000·—
Lombardbetrag . . . . fl.	16.164·52	—	3.180·—	12.984·52	59.525·—	17.650·—	26.000·—	51.175·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Specialtarif für den Transport von Südfrüchten etc. ab Braila und Galatz nach Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung des Tarifes in den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband.

Der ab 1. Februar 1893 giltige Tarif für den vorbezeichneten Verkehr tritt mit 1. Jänner 1895 ausser Wirksamkeit und erscheint von diesem Zeitpunkte ab mit den gleichen Frachtsätzen in den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, und zwar als Ausnahmetarif Nr. 38, aufgenommen.

Dieser letztere Ausnahmetarif enthält ausser den bisherigen Frachtsätzen für Sendungen von 5000 kg auch noch neue Sätze für Transporte von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Wien, am 3. December 1894. [912]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 1, Abth. A, für Holz des Specialtarifes II.) Mit Wirksamkeit vom 1. December an wurde der Ausnahmetarif 1, Abth. A, für Holz des Specialtarifes II (Seite 97 des Tarifes), wie folgt, ergänzt:

Eisenstein—Eutritzsch 1·29 Mk. für 100 kg.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen vom 1. Jänner 1893. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 1. Jänner 1895 kommt der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aufhebung von Frachtsätzen und Tarifkilometern;
II. Tarifkilometer für die Localbahnen Cham-Kötzting-Lam, Passau-Pocking, Passau-Freyung, Freilassing-Tittmoning, Bad Reichenhall-Berchtesgaden und Traunstein-Trostberg;
III. Frachtsätze für Salz ab Bad Reichenhall, Berchtesgaden und Traunstein;
IV. Nichtanwendung von Frachtsätzen des Heftes D für den Güterverkehr zwischen gewissen Stationen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Aenderung der im Ausnahmetarife Nr. 10 für Braun- und Steinkohlen, sowie für Coaks für Lindau transit enthaltenen Frachtsätze.) Mit Wirkung vom 1. December wurden die im Ausnahmetarife Nr. 10 für Braun- und Steinkohlen, sowie Coaks für Lindau transit enthaltenen Frachtsätze (siehe Seite 20 des vom 1. August 1893 giltigen Nachtrages I zu Heft C) geändert wie folgt:

nach Lindau transit	für 100 kg
von Hausham	0·57 Mk.
„ Miesbach	0·56 „
„ Peissenberg	0·56 „
„ Penzberg	0·56 „
„ Schliersee	0·58 „

Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft A, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden vom 1. Juli 1894. (Einführung einer neuen Zusatzbestimmung zu § 27 der Verkehrsordnung.) Mit 1. December ist folgende Zusatzbestimmung zu § 27 der Verkehrsordnung in Kraft getreten:

„Inhaber von Fahrkarten I. und II. Classe können, soweit die Mitnahme von Hunden in die Personenwagen überhaupt zugelassen wird, mit einem Hunde in der III. Classe oder im Packwagen platznehmen, ohne eine besondere Bezahlung für den Hund zu leisten.

Diese Bestimmung gilt für Fahrkarten zur einfachen Fahrt, Rückfahrkarten und Fahrscheinbücher, Zeitkarten sind ausgeschlossen."

Vorstehende Bestimmung ist auf den Verkehr der bayerischen Staatseisenbahnstationen unter sich beschränkt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2251	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Holz der Position H, 19 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I b) Holz der Position H, 20 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I c) Holzkohle der Position 9, B, III, g, β) des Tarif-Theiles I	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif				Im Kartirungswege		

Nach — Kreuzer pro 100 Kilogramm

Von	Fiume a)	Fiume b)	Fiume c)	Triest-S. Andrea a)	Triest-S. Andrea c)	Triest-Freihafen und Triest S.B. a)	Triest-Freihafen und Triest S.B. b)	Triest-Freihafen und Triest S.B. c)	Herpelje-Kozina a)	Herpelje-Kozina b)	Mitterburg-Pisino a)	Mitterburg-Pisino b)	Rovigno a)	Rovigno b)	Pola a)	Pola b)
Stationen der Unterkrainer Bahnen:																
Gottschee	53	44	38	53	38	53	44	38	50	42	56	47	62	52	63	53
Grosslack	44	41	35	47	35	44	41	35	45	39	51	44	57	49	.	50
Grosslaschitz	43·9	37·4	32·9	43·9	32·9	43·9	37·4	32·9	40·9	36·9	.	41·9	.	46·9	.	47·9
Grosslopp	42	36	30	42	30	42	36	30	.	34	.	39	.	44	.	.
Gutenfeld	43	36·5	32	43	32	43	36·5	32	40	36	.	41	.	46	.	47
Hönigstein	44	43	37	47	37	44	43	37	48	41	54	46	60	51	61	52
Ortenegg	45·3	38·8	34·3	45·3	34·3	45·3	38·8	34·3	42·3	38·3	.	43·3	.	48·3	.	49·3
Reifnitz	46·3	39·8	35·3	46·3	35·3	46·3	39·8	35·3	43·3	39·3	.	44·3	.	49·3	.	50·3
Rodockendorf	44	40	34	46	34	44	40	34	43	38	.	43	.	48	.	49
Radolfswert	44	44	38	47	38	44	44	38	50	42	56	47	62	52	63	53
St. Mareiu-Sap	41	35	29	41	29	41	35	29	.	33	.	.	.	.	.	.
Sittich	44	39	33	45	33	44	39	33	42	37	.	42	.	47	.	43
Skofelca	40	34	28	40	28	40	34	28	.	32	.	.	.	.	.	.
Straschа	46	45	39	49	39	46	45	39	52	43	58	48	64	53	65	54
Treffen	44	42	36	47	36	44	42	36	46	40	52	45	58	50	59	51
Weixelburg	44	38	32	44	32	44	38	32	41	36	.	41	.	46	.	47
Zobelsberg	43	36·5	32	43	32	43	36·5	32	40	36	.	41	.	46	.	47

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2252	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art	Olmütz-Hodolein transit	der Gasbeleuchtungsanstalt Olmütz oder vice versa	a) Bei frachtgutmässiger Aufgabe in beliebigen Mengen, wobei Frachtstücke, welche per Frachtbrief unter 50 kg wiegen, mit vollen 50 kg berechnet werden b) Bei frachtgutmässiger Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif		a) 6·— b) 5·—		Im Kartirungswege		Für die Umladung der Stückgüter in Olmütz K.F.N.B. wird eine Gebühr von 2 kr. pro 100 kg berechnet, wobei jedes Frachtstück unter 100 kg für volle 100 kg berechnet wird

Anmerkung: Bei Inanspruchnahme dieser Frachtbegünstigung müssen innerhalb der Giltigkeitsdauer mindestens 200 Wagenladungen à 10000 kg von und nach der Gasbeleuchtungsanstalt in Olmütz über Olmütz-Hodolein transit verfrachtet werden. Sollte dieses Quantum nicht erreicht werden, so ist der Abgang vom Inanspruchnehmer dieser Begünstigung mit 5 fl. pro Wagen à 10000 kg an die Localbahn zu vergüten.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2253	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art (mit Ausnahme von Rübenschnitten, Dungmitteln, Composten und Kalksteinen)	Zuckerfabrik Hatschein	Olmütz-Hodolein trs. Holitz Olmütz-Stadtbahnhof Horka Kirwein Přikaz oder vice versa	Bei frachtgutmässiger Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif		3·8 6·— 2·5 4·5 6·5 8·—		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze für Rübenschnitte, Dungmittel und Composte finden nur dann Anwendung, wenn die beladenen, in die Zuckerfabrik Hatschein gestellten Wagen in der Zeit von 6 Stunden entladen und mit Rübenschnitten, Dungmitteln und Compost wieder beladen werden
			Rübenschnitte, Dungmittel, Composte und Kalksteine	Zuckerfabrik Hatschein	Olmütz-Hodolein trs. Holitz Olmütz-Stadtbahnhof Horka Kirwein Přikaz oder vice versa					2·9 4·5 2·5 4·5 5·— 6·25				
			Güter aller Art (mit Ausnahme von Rüben, Rübenschnitten, Dungmitteln, Composten u. Kalksteinen)	Zuckerfabrik Hatschein	Gr. Senitz Namiescht oder vice versa					11·— 12·—				
			Kalksteine	Gr. Senitz Namiescht	Zuckerfabrik Hatschein					8·— 9·—				
2254	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stauberze aus Pos. E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hüttenberg	Klagenfurt	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen nach Klagenfurt adressirt sein, daselbst bezogen und per Achse abgeführt werden. Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	10·65 kr.	10·0 kr.	0·65 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2255	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holzmehl und Holzsägespäne der Pos. H, 27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Treffen	Triest-St. Andrea Triest-Freihafen k. k. St.B. und Triest Südbahnhof	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen und Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	57·5 kr.	36·0 kr.	21·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
2256	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohpetroleum russischer Herkunft	Podwołoczyska (Bahnhof) transit	Beskid Landesgrenze (für Mezö-Telegd)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen unter Einhaltung der für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	89 kr.	62 kr.	27 kr.	Im Kartirungswege		
2257	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Schlacken und Sinteln von Erzen der Pos. S—19 und der Pos. S—36 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zeltweg	Mähr.-Ostrau, Ostrau-Montanbahn und Schönbrunn	Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Bestimmung derselben zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes eine Erklärung enthalten sein muss; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens unter Beachtung der einschlägigen Tarifbestimmungen, ferner thunlichste Verladung in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weitres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	67 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien-Nordbahnhof vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen
				Unzmarkt						72 kr.				
				Klein-Schwechat						35·3 kr.				
				Judenburg						67 kr.				
				Antonischacht						70 kr.				
2258	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Der im Tarif-Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits im § 38 unter Ziffer 2 vorgesehene 10percentige Frachtzuschlag für die auf Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter wird bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1895, hinsichtlich des directen Verkehres zwischen den niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Hoek van Holland Middelburg, Rotterdam, Vlissingen, bezw. den belgischen Hafenstationen Antwerpen, Brüssel, Gent, Löwen, Ostende und Ternenzen einerseits und österr.-ungarischen Stationen andererseits nicht eingehoben. Die in der citirten Bestimmung vorgesehene Deckenmiethe wird dagegen auch im Bereiche des Niederländisch- und Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes berechnet.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2259	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Des Ausnahmetarifes Nr. 1 des Seehafenausnahmetarifes Theil II, Heft III des Niederländisch-Oesterr.-ungar. Eisenbahnverbandes	Nemotitz	Amsterdam *) Dordrecht Rotterdam Rotterdam a. d. Maas	Bestimmungen des Niederländisch-Oesterr.-ungar. Verbands-Tarifes Theil II, Heft III vom 1. Mai 1893	Vom 15. December 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Niederländisch-Oesterr.-ungar. Verbands-Tarif, Theil II, Heft III vom 1. Mai 1893		Mark 5·00		Im Kartirungswege		*) Für den Verkehr mit Amsterdam Houthaven (Holzhafen) und Amsterdam Petroleumhafen kommt ausserdem die im Tarifheft III vorgesehene Ueberfuhrgebühr in Betracht
					Middelburg Vlissingen					5·06				
				und umgekehrt	Hoek van Holland					5·10				
2260	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit für Sendungen von Olmütz (loco und transit) und Brünn (loco und transit) und umgekehrt		Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von Olmütz (loco oder transit) oder von Brünn (loco oder transit) in Krakau per Bahn eingelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach Olmütz (loco oder transit) oder nach Brünn (loco oder transit) weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Anlieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden Relationen zur Beförderung gelangenden Colli mit einem Eil-Frachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Collo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Anlieferungs- und die Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Anklebzettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Eil-Frachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht übersteigen; auch dürfen in denselben feuergefährliche oder explodirbare Gegenstände nicht enthalten sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		
					Bochnia				50	38	12			
					Brody				488	216	272			
					Buczacz				618	282	336			
					Czerepkoutz				698	322	376			
					Czernowitz				658	302	356			
					Czortkow				658	302	356			
					Drohobycz				408	185	223			
					Hadikfalva				718	331	387			
					Hatna				738	343	395			
					Hliboka				698	319	379			
					Jaroslau				246	136	110			
					Jaslo				224	126	98			
					Kolomea				588	267	321			
					Lemberg				398	182	216			
					Neu-Sandez				212	136	76			
					Podwoloczyska				588	265	323			
					Przemysl				290	150	140			
					Rzeszów				190	113	77			
					Sambor				358	172	186			
					Sanok				302	153	149			
					Sniatyn				628	285	343			
					Stanislau				538	239	299			
					Stryj				428	192	236			
					Suczawa				748	346	402			
					Tarnopol				538	239	299			
					Tarnow				98	67	31			
					Zloczow				468	208	260			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2261	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit für Sendungen von Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf und Ziegenhals (und umgekehrt)		Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von den Stationen Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf oder Ziegenhals in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach diesen Stationen weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Anlieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden begünstigten Relationen zur Beförderung gelangenden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Collo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Auklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht übersteigen; auch dürfen dieselben keine feuergefährlichen oder explodirbaren Gegenstände enthalten	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		
					Brody				488	274	214			
					Buczacz				618	296	322			
					Czerepkoutz				698	325	373			
					Czernowitz				658	309	349			
					Czortkow				658	308	350			
					Drohobycz				408	255	153			
					Hadikfalva				718	333	385			
					Hatna				738	344	394			
					Hliboka				698	322	376			
					Jaroslau				246	203	43			
					Jaslo				224	190	34			
					Kolomea				588	291	297			
					Lemberg				398	253	145			
					Neu-Sandez				212	180	32			
					Podwołoczyska				588	291	297			
					Przemysl				290	221	69			
					Rzeszów				190	172	18			
					Sambor				358	244	114			
					Sanok				302	231	71			
					Sniatyn				628	298	330			
					Stanislau				538	283	255			
					Stryj				428	262	166			
					Suczawa				748	346	402			
					Tarnopol				538	282	256			
					Zloczow				468	270	198			
2262	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter und Schottersteine	Bautsch	Odrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses in Odrau bestimmt sein; Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längst. jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	15·1 kr.	9·2 kr.	5·9 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2263	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen	Eilgüter, gewöhnliche und ermässigte	Wien Nordbahnhof		Anlieferung von mindestens 2500 kg an einem und demselben Tage von Wien Nordbahnhof nach den nebengenannten galizischen Stationen durch einen Versender, wobei per Tag eine zweimalige Beförderung mit bestimmten, hiezu festgesetzten Zügen zugesichert wird; von den begünstigten galiz. Stationen nach Wien Nordbahnhof, von welchen ein festes Anlieferungsquantum per Tag nicht bedungen wird, findet täglich nur eine einmalige Beförderung statt. Der Zeitpunkt, bis zu welchem spätestens die von Wien Nordbahnhof zur Beförderung gelangenden Sendungen aufgeliefert werden müssen, ist mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof zu vereinbaren. Aufgabe der in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss stets im Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Anlieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss, wogegen dann jede besondere Signirung der zu einem Frachtbriefe gehörigen Colli entfallen kann. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter, sowie das Gewicht 20 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explodirbare Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli, unter 1000 Cubikcentimeter per Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen (plombirt) und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. Der Bezug der Colli in der Adressstation muss sogleich nach Ankunft des Zuges, und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden, mit Anfang der letzteren, erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	Verschieden	kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz
					Bochnia					400				
					Tarnów					400				
					Rzeszów					400				
					Jaroslau					400				
					Przemysl					400				
					Lemberg					400				
					Brody					422				
					Zloczów					413				
					Tarnopol					445				
					Podwołoczyska					471				
					Jasło					400				
					Sanok					400				
					Sambor					400				
					Drohobycz					400				
					Stryj					400				
					Stanislau					445				
					Buczacz					488				
					Czortków					509				
					Kolomea					473				
					Sniatyn					491				
					Czernowitz					508				
					Hliboka					526				
					Czerepkoutz					529				
					Hadikfalva					538				
					Hatna					550				
					Suczawa					553				
					Neu-Sandez					400				
				bezw. vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2264	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Maria-Lanzendorf (Verladegeleise in km 11·9)	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat	Bei einer Verfrachtung von mindestens a) 6000 Tonnen b) 10000 Tonnen in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1895. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb 12 Tagestunden von der Bereitstellung der Wagen an gerechnet. Die Tagesstunden werden von 6 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends gezählt. Bei Ueberschreitung der Ein- oder Ausladefrist wird für jede überschrittene Stunde eine Wagenverzögerungsgebühr von 10 kr. für einen Wagen und jede angefangene Stunde gerechnet	Vom 1. Jänner bis Ende December 1895	Ermässigter Kartirungssatz, Anhang zum Local-Gütertarif Theil II, Post 26/c	3·75	a) 3·50 b) 3·00	0·25 0·75	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbriefe bis längstens 1. Februar 1896. Bei der Flüssigmachung obiger Frachtnachlässe wird für die Benützung des auf fremdem Grunde liegenden Verladegeleises eine Benützungsgebühr von 0·25 kr. für 100 kg zu Gunsten des Grundpächters in Abzug gebracht	
2265	Eisenbahn Wien-Aspang		Getreide, Mais, Kleie und Gerstenschrot	Wr.-Neustadt transit	Traiskirchen	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Localtarif	16·2	8·2 einschliesslich Auflegegebühr	8·0	Kartirung	Die Sendungen müssen in ungarischen Stationen mit auf Traiskirchen lautenden Frachtbriefen aufgegeben sein	
2266	Eisenbahn Wien-Aspang		Malz und Malzkeime	Traiskirchen	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat transit	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen u. Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach dem Auslande bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Localtarif	9·0	7·5 einschliesslich Ablegegebühr	1·5	Kartirung		
2267	Eisenbahn Wien-Aspang		Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Simmering E.W.A.	Wien E.W.A. Klein-Schwechat und umgekehrt	Frachtzahlung für das Eigengewicht der zur Beförderung gelangenden Eisenbahnfahrzeuge	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Localtarif	4·0 7·5	3·5 5·7	0·5 1·8	Kartirung		
2268	Eisenbahn Wien-Aspang		Eisen und Stahl der Pos. E—6, 7, 8 und 9 des Tarifes, Theil I	Klein-Schwechat	Simmering E.W.A.	In beliebigen Mengen unter Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	6·0	Verschieden	Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2269	Eisenbahn Wien-Aspang		Strassenkehricht für Dungzwecke	Wien E.W.A.	Maria-Lanzendorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Localtarif Theil II, Specialtarif 3	5·6	3·5	2·1	Kartirung		Die Ein- und Ausladung ist durch die Aufgaber, bezw. Empfänger innerhalb 6 Tagesstunden auf eigene Kosten zu besorgen. Bei einer etwa erforderlichen Desinfection werden von der Bahnanstalt die tarifmässigen Gebühren zur Aufrechnung gebracht
					Biedermannsdorf				7·0	5·0	2·0			
					Traiskirchen				8·5	5·5	3·0			
					Truman				9·4	6·5	2·9			
					Ober-Waltersdorf				9·8	7·0	2·8			
					Tattendorf				10·5	7·5	3·0			
2270	Eisenbahn Wien-Aspang		Dachpappe der Pos. D—2 des Tarifes Theil I	Edlitz	Wien E.W A.	In beliebigen Mengen, einschliesslich Auf- und Ablegegebühr. Einhaltung der Bestimmungen des A. T. V des Local-Gütertarifes, Theil II	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Localtarif	45·0	32·0	13·0	Kartirung		
									43·5		11·5			
									34·7		2·7			
2271	Eisenbahn Wien-Aspang		Schnittholz	Aspang	Wr.-Neustadt loco	Verfrachtung von zusammen mindestens 20 Wagen à 10000 kg per Jahr von einem Versender ohne Unterschied der Holzsorte, unter Einhaltung der Bestimmungen des Local-Gütertarifes A. T. II	Vom 1. Jänner bis 31. December 1895	Local-Gütertarif A. T. II	13·0	10·0	3·0	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Jänner 1896	In den Aufgabestationen wird unbeschränkte Lagerfreiheit unter der Bedingung gewährt, dass die zugeführten Schnitt- und Brennhölzer dem Bahntransporte übergeben werden. Anderenfalls wird für die Lagerzeit die tarifmässige Gebühr eingehoben. Für die freilagernden Hölzer übernimmt die Bahnanstalt keine Haftung für Feuersgefahr und Gefahr der Entwendung
				1. Edlitz 2. Scheiblingkirchen					1. 12·0 2. 11·0	10·0	2·0 1·0			
				Aspang	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat				23·0	20·0	3·0			
				1. Edlitz 2. Scheiblingkirchen					1. 22·0 2. 21·0	20·0	2·0 1·0			
			Brennholz	Aspang	Wr.-Neustadt loco				12·0	10·0	2·0			
				Edlitz					11·5	10·0	1·5			
				Aspang	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat				20·0	18·0	2·0			
				1. Edlitz 2. Scheiblingkirchen					1. 19·5 2. 19·0	18·0	1·5 1·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2272	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Cement aus der Pos. C—5 des Tarifes, Theil I	Ober-Piesting	Wien E.W.A.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Vom 1. Jänner bis 31. December 1895	Niederösterr. Gemeinschaftstarif vom 1. August 1893	17·0	16·0	1·0	Kartirung		Für die in Tasshof (Abfertigungsstelle Weissenbach a. d. Triesting) zur Verladung gelangenden Sendungen wird dem nebigen Frachtsatze noch eine Ueberfuhrsgebühr von 1·4 kr. für je 100 kg zugeschlagen)
					Wien (Matzleinsdorf)				17·0	16·0	1·0			
					Klein-Schwechat				17·0	16·0	1·0			
				Weissenbach a. d. Triesting	Wien E.W.A.				19·0	16·0	3·0			
					Wien (Matzleinsdorf)				19·0	16·0	3·0			
					Klein-Schwechat				18·0	16·0	2·0			
2273	Eisenbahn Wien-Aspang	K. k. österr. Staatsbahnen	Kupfer der Pos. M—19 des Tarifes, Theil I	Bischofshofen	Simmering E. W. A.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Zusammenstoss der bestehenden Localtarife		97·0		Kartirung		
2274	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Biedermannsdorf	Nussdorf loco und transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Zusammenstoss der betreffenden Localtarife		9·0		Kartirung		Der für Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit eingeführte Frachtsatz findet nur für jene Sendungen Anwendung, welche ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. über die Linien der K.F.N.B. weiterbefördert werden
					Wien Donauquaibahnhof					8·0				
					Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit					9·0				
					Floridsdorf-Donaufeld					11·1				
2275	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Krompach	Simmering E. W. A.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Zusammenstoss der betreffenden Localtarife, bezw. Verbandstarife		92·0		Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2276	Eisenbahn Wien-Aspang	Südbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische	St. Egyden	Pitten	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladsgewicht des verwendeten Wagens. Ausladen durch die Partei innerhalb 8 Tagesstunden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Zusammenstoss der betreffenden Localtarife	12·0	7·0	5·0	Kartirung		
2277	Eisenbahn Wien-Aspang		Baumwolle, Baumwollabfälle, Zwirn und Spinnereigewebe	Erlach und vice versa	Wien E.W.A. loco	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen gegen Verzicht auf die Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	28·5 einschliesslich der Auf- und Ablegegebühr	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1896	
2278	Eisenbahn Wien-Aspang		W e i n	Wr.-Neustadt und vice versa	Erlach	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen gegen Verzicht auf die Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	2·0 Frachtnachlass	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf schliessende Firma als Empfängerin, bezw. Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine und Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1896	
2279	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Biedermannsdorf	Korneuburg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Ein- und Ausladen durch die Partei auf eigene Kosten innerhalb der festgesetzten Frist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Keine directen Frachtsätze bestehend		16·5		Kartirung		
2280	E.W.A.	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Rokycan B.C.B. u. B.W.B.	Simmering E.W.B	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladsgewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Keine directen Frachtsätze bestehend		65·5		Kartirung		
2281	Eisenbahn Wien-Aspang		Quarzsteine, unbearbeitete, und Quarzsand	Scheiblingkirchen	Wien E.W.A. transit	Gesammt-Verfrachtung von 1000 Tonnen innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif	19·3	18·0	1·3	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2282	Eisenbahn Wien-Aspang		Holzbrettchen der Pos. H-19 des Tarifes Theil I	Klein-Schwechat	Wien E. W. A.	**Gesammt-Verfrachtung von 1500 Tonnen** innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung gegen Verzicht auf Achsverfrachtung. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif	7·5	6·0	1·5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1896	
2283	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische	Lajta-Ujfalu	Ober-Waltersdorf	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Westungar.-Niederösterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893	14·5	13·0	1·5	Kartirung		
2284	Südbahn-Gesellschaft		Rundholz bis zur Länge zweier Wagen	Jenbach Schwaz Terfens-Weer	Innsbruck	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller 31 25 25	24 20 16	7 5 9	Im Kartirungswege		
2285	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzsaures Eisen	Lajta-Ujfalu	Iglau (Oe. N. W. B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	194 Heller inclusive Mgb.		Im Kartirungswege		
2286	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Südfrüchte aller Art, excl. Citronen und Orangen | Kaffee	Triest oder Fiume	Salzburg	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Bayerischer Grenzverkehr vom 1. Februar 1892	188 | 185 Kreuzer ö. W. incl. Mgb. (bezw. auch ungar. Transportsteuer)	162 kr. = 324 h incl. Mgb. (bezw. auch ungar. Transportsteuer)	26 kr. = 52 h | 23 kr. = 46 h	Im Kartirungswege		
2287	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohlen	Virovitica Terezovac-Suhopolje Pivnica Gyulaves Bastaji Daruvár Siráč Pakrácz-Lipik Cabuna Sladojevce Slatina Supljalipa Koncanica-Zdenci	Triest S. B. oder Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Barcs-Pakraczer Eisenbahn, bezw. Tarif für den Ungar.-Adriat. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895	140 148 160 169 180 191 202 214 156 161 167 188 194 Heller incl. ung. Steuer	131 136 140 143 146 146 146 146 136 141 141 146 146	9 12 20 26 34 45 56 68 20 20 26 42 48 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2288	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Special-Tarifes 2	Bojkowitz	Butschowitz	1500 Tonnen, Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Special-Tarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1895	Localtarif	33·0	25·0	8·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Die während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses von einer und derselben Partei von Bojkowitz nach Butschowitz verfrachteten Brennholzsendungen werden in das Quantum von 1500 Tonnen einbezogen.
				Nezdenitz					32·2	25·0	7·2			
			Holz der Classe C (exclusive Brennholz)	Bojkowitz					27·1	25·0	2·1			
				Nezdenitz					26·2	25·0	1·2			
2289	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelssaten, Oelkuchen, Mehl und Mahlproducte	Pancsova	Marchegg, Wien (St.E.G.), Wien (K.F.N.B.), Floridsdorf-Donaufeld, Simmering (St.E.G.), Stadlau	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	Verschieden	99·0		Im Kartirungswege		
					Wien Lagerhaus					101·0				
2290	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn	Bier	Schwechat-Kledering	Wiener-Neustadt	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	23·9		Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut				26·3				
			Leer retourgehende Bierfässer (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der grössten Fläche)	Wiener-Neustadt	Schwechat-Kledering					13·0				
				Ebenfurth						13·0				
				Unter-Waltersdorf						12·6				
				Pottendorf-Landegg						14·6				
2291	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regie-Güter der k. k. pr. Böhm. Commercialbahnen und zwar: Güter der Classen B und C, sowie der Spec.-Tarife 1, 2 und 3	Auf den Linien der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft		Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	0·6 Kreuzer pro Tonne und Kilometer, plus 30 Kreuzer Manipulations-Gebühr pro Tonne		Im Abrechnungs- oder Kartirungswege		Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen bestimmt und an Organe dieser Verwaltung adressirt sein.
			Güter der Classen I, II und A			Bei Aufgabe in beliebigen Mengen				1 Kreuzer pro Tonne und Kilometer, plus 40 Kreuzer Manipulations-Gebühr pro Tonne				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg a)	b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg a)	b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.								
2292	Buschtěhrader Eisenbahn		I. Alteisen, Roheisen, Rohstahl, Ingots und Platinen der Classe C	Prag (Bnbna)	a) Chodau und umgekehrt b) Annathal-Rothan und umgekehrt	1. Mindestverfrachtung von 1000 Tonnen à 1000 kg. 2. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 4. Abfertigung sämmtlicher Sendungen im Localverkehre der B.E.B.	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	34·9	38·2	31·7	34·5	3·2	3.7	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1896. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel der B.E.B. tragen und werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
				Prag (Sandthor)					34·5	37·8	31·7	34·5	2·8	3·3			
				Prag (Smichow)					35·3	38·5	31·7	34·5	3·6	4·0			
				Kralnp					34·6	37·9	31·7	34·5	2·9	3·4			
			II. Alte, gebrauchte Eisenbahnschienen, auch unzerstückt *)	Prag (Bubna)					34·9	38·2	32·4	37·0	2·5	1·2			
				Prag (Sandthor)					34·5	37·8	32·4	37·0	2·1	0·8			
				Prag (Smichow)					35·3	38·5	32·4	37·0	2·9	1·5			
				Kralup					34·6	37·9	32·4	37·0	2·2	0·9			
			III. Für die oben unter I und II bezeichneten Artikel	Komotau					—	24·6	—	23·2	—	1·4			
				Komotau (D.B.E.) transit					—	24·7	—	23·2	—	1·5			
				Altkladno					32·8	36·4	30·1	34·4	2·7	2·0			
				Kladno					31·3	34·9	25·5	29·8	5·8	5·1			
				Kralup	Komotau loco und umgekehrt				27·5		20·5		7·0				
				Prag (Bnbna)					27·7		20·9		6·8				
				Prag (Smichow)					28·1		21·3		6·8				
				Rakonitz					20·3		15·8		4·5				
2293	Buschtěhrader Eisenbahn		Zweiachsige leere Kohlenwagen, ein leerer Kastenwagen für Rettungszwecke, sämmtliche auf eigenen Rädern laufend	Station Prag (Smichow) B.E.B.	Komotau (B.E.B)	1. Anflieferung von mindestens 20 Kohlenwagen. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Wagen 3. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis 31. März 1895	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I–V	39·8 kr. ö. W.		21·0 kr. ö. W.		18·8 kr. ö. W.		Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende April 1895 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

*) Die Frachtsätze für alte, gebrauchte Eisenbahnschinen, auch unzerstückt, gelten nur dann, wenn diese Sendungen an ein Eisen- oder Hüttenwerk adressirt und zum Einschmelzen bestimmt sind.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									M a r k					
2294		Buschtěhrader Eisenbahn Böhmischen Westbahn	Güter des Ausnahmetarifes Nr. 14 a	Prag (Bubna) B.E.B. transit Prag (Smichow) B.E.B. transit Prag B.W.B. transit	Gustavsburg transit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief. 2. Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis zur tarifmässigen Durchführung, bezw. Ende December 1895	Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. October 1886 sammt Nachträgen	1·70	1·66	0·04	Im Rückvergütungswege	Bei mit directen Frachtbriefen beförderten Sendungen auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bei in Prag (Bubna), Prag (Smichow) oder in Prag B.W.B. reexpedirten Sendungen ausser diesen Documenten hinsichtlich des Transportes von Prag noch die auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Prag, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtermässigung
					Frankfurt a/M. transit				1·63	1·59	0·04			
					Mainz Hafen und Kastel Hafen				1·71	1·67	00·4			
					Ludwigshafen a/Rh. transit und Mannheim transit				1·72	1·68	0·04			
2295	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle und Braunkohlenbriquets als Frachtgut	Königsberg-Maria Kulm	a) Prag (Bubna) b) Prag (Sandthor) c) Prag (Smichow) d) Kralup	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1895	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	a) 34·0 b) 33·8 c) 34·3 d) 33·9	30·7 30·7 30·7 30·7	3·3 3·1 3·6 3·2	Rückvergütung	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen in den Monaten April, Juli, October 1895 und Jänner 1896 für die Sendungen aus dem jeweilig vorhergehenden Vierteljahre	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch
				Dassnitz					a) 33·6 b) 33·4 c) 33·9 d) 33·5	30·7 30·7 30·7 30·7	2·9 2·7 3·2 2·8			
				Zieditz					a) 33·2 b) 32·9 c) 33·4 d) 33·0	30·7 30·7 30·7 30·2	2·5 2·2 2·7 2·8			
				Davidsthal					a) 33·0 b) 32·6 c) 33·3 d) 32·8	30·7 30·7 30·7 30·2	2·3 1·9 2·6 2·6			
				Falkenau a. E.					a) 32·9 b) 32·4 c) 33·2 d) 32·5	30·5 30·5 30·5 29·8	2·4 1·9 2·7 2·7			
				Neusattl					a) 31·9 b) 31·4 c) 32·3 d) 31·7	29·5 29·5 29·5 28·7	2·4 1·9 2·8 3·0			
				Chodau					a) 31·4 b) 31·0 c) 31·8 d) 31·1	29·0 29·0 29·0 28·2	2·4 2·0 2·8 2·9			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 142. Wien, 11. December 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lobositz über Leitmeritz nach Böhm.-Leipa.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Firma Lindheim & Co. in Wien mit dem Erlasse vom 4. November 1893, Z. 47.842 (Verordnungs-Blatt Nr. 132 vom 18. November 1893), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lobositz über Leitmeritz nach Böhm.-Leipa auf weitere neun Monate verlängert.

Wien, am 7. November 1894. Z. 59.905

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Zell am See der k. k. Staatsbahnen nach Krimml.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Baurath Rudolf Ritter Stummer v. Traunfels in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Zell am See der k. k. Staatsbahnen längs der Salzach über Mittersill nach Krimml im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 18. November 1894. Z. 60.087.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Amortisationsfrist für eine in Verlust gerathene Actie der Kronprinz Rudolf-Bahn sammt Coupons vom 1. Jänner 1892 bis 1. Juli 1898 ist mit der Dauer von einem Jahr, sechs Wochen und drei Tagen, vom Tage des Edictes an gerechnet, für die Actie und für sämmtliche Coupons festzusetzen.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 4. September 1894, Z. 10.752.)

Ueber Ansuchen des A. bewilligte das k. k. Landesgericht in Wien mit Bescheid vom 11. Mai 1894, Zahl 29·865, die Einleitung der Amortisirung der demselben angeblich in Verlust gerathenen, auf den Ueberbringer lautenden Actie der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn ddo. Wien, 15. August 1878, Nr. 10.164, per 200 fl. in Silber sammt Coupons Nr. 47, fällig am 1. Jänner 1892, bis Nr. 60, fällig am 1. Juli 1898, unter Festsetzung einer Amortisirungsfrist von einem Jahr, sechs Wochen und drei Tagen hinsichtlich der Actie und sämmtlicher Coupons, vom Tage des Edictes an gerechnet.

Ueber Recurs der k. k. niederösterr. Finanzprocuratur in Vertretung des k. k. Aerars änderte das k. k. Oberlandesgericht in Wien mit Verordnung vom 3. Juli 1894, Z. 9555, den erstrichterlichen Bescheid dahin ab, dass der Amortisirungstermin der vom 1. Juli 1894 bis incl. 1. Juli 1898 fällig werdenden Coupons Nr. 52 bis incl. Nr. 60 mit einem Jahr, sechs Wochen und drei Tagen vom Verfallstage jedes einzelnen Coupons, dann hinsichtlich der Actie mit drei Jahren vom 1. Juli 1898 an, als dem Fälligkeitstage des letzthinausgegebenen Coupons, festgesetzt werde, im Uebrigen aber diesen Bescheid wegen Mangels einer Beschwerde unberührt gelassen, und zwar aus nachstehenden Gründen:

Die vorstehende Entscheidung beruht auf den Bestimmungen des kaiserl. Patentes vom 28. März 1803, Nr. 599 J.-G.-S., und vom 15. August 1817, Nr. 1361 J.-G.-S., dann § 3 des Gesetzes vom 3. Mai 1868, Nr. 36 R.-G.-Bl., ferner auf der Erwägung, dass ausserhalb der zu amortisirenden Urkunde liegende Umstände von dem Gerichte nur unter der Voraussetzung berücksichtigt werden könnten, wenn diesfalls eine gesetzliche Anordnung erflossen wäre, wie dies im § 2 des Gesetzes vom 24. März 1870, Nr. 37 R.-G.-Bl., bezüglich der der Umwandlung unterzogenen Titel der alten Staatsschuld der Fall war; dass das Gesetz vom 8. April 1884, Nr. 51 R.-G.-Bl., womit das Uebereinkommen, betreffend die Einlösung der Kronprinz Rudolf-Bahn durch den Staat, sanctionirt wurde, eine derartige Bestimmung nicht enthält und eine solche auch durch § 12 dieses Gesetzes, wonach die nach Ablauf der Frist zum Umtausche der Actien in Eisenbahn - Staatsschuldverschreibungen verfallenen Coupons nicht mehr zur Auszahlung gelangen, nicht ersetzt werden kann, dass es daher in Ansehung der fraglichen Actie und der noch nicht verfallenen Coupons bei der gesetzlichen Regel zu verbleiben hat, derzufolge der Amortisirungstermin für die Actie mit drei Jahren vom Tage der Fälligkeit des letzthinausgegebenen Coupons und für die noch nicht verfallenen Coupons mit einem Jahre, sechs Wochen und drei Tagen von dem in jedem einzelnen Coupon festgesetzten Zahlungstage zu bestimmen ist.

Ueber den Revisionsrecurs des Amortisirungswerbers hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 4. September 1894, Z. 10.752, die oberlandesgerichtliche Verordnung abzuändern und den erstrichterlichen Bescheid wieder herzustellen befunden, weil bei den auf den Ueberbringer lautenden Staatspapieren, als das sich die zu amortisirende Actie zufolge des mit dem Gesetze vom 8. April 1884, Nr. 51 R.-G.-Bl., sanctionirten Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung der Kronprinz Rudolf-Bahn durch den Staat, darstellt, die längere Amortisationsfrist des Patentes vom 15. August 1817, Nr. 1361 J.-G.-S., nur dann zur Anwendung gelangt, wenn entweder keine Termine der Capitalsrückzahlung bestimmt oder die Zahlungstermine auf unbestimmte Zeit verschoben sind, weil gegebenen Falles der Termin der Capitalsrückzahlung durch die erfolgte Verlosung der an Stelle der Rudolf-Bahn-Actien getretenen Staatsschuldverschreibungen bereits eingetreten ist, und weil daher der erste Richter mit Recht die kürzere Amortisationsfrist des Patentes vom 28. März 1803, Nr. 599 J.-G.-S., von einem Jahre, sechs Wochen und drei Tagen vorschrieb, und diese mit Rücksicht darauf, dass das Amortisationsgesuch erst nach dem Verfallstage überreicht wurde, von dem Tage des Edictes berechnete.

Kgl. General-Inspectorat der italienischen Eisenbahnen.

Aus der seit 1. Mai d. J. in Kraft getretenen Verordnung über Pflichten und Rechte des kgl. italienischen General-Inspectorates der Eisenbahnen, sowie der ihm zugehörigen unterstellten Beamten und der bezüglichen Dienstanweisung ist zu entnehmen, dass der General-Inspector bei unmittelbarer Unterstellung unter den Minister der öffentlichen Arbeiten sämmtliche Angelegenheiten des ihm zugetheilten Geschäftsbereiches regelt, und zwar hinsichtlich der hierunter nicht besonders aufgeführten in eigenem Namen verantwortlich ist; er ist mit berathender Stimme der III. Abtheilung des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten zugeordnet und nimmt auch an den allgemeinen Sitzungen des Oberen Rathes theil, wenn über Gegenstände seines Faches verhandelt wird.

Der ministeriellen Behandlung sind vorbehalten und daher vorzulegen:

1. Entwürfe zu Gesetzen und Dienstanweisungen, sowie alle Genehmigungsanträge, welche allgemein einen königlichen oder ministeriellen Erlass beanspruchen.
2. Die Anweisungen zur Verhandlung mit ausländischen Behörden, sowie zu solchen mit internationalem Charakter.
3. Angelegenheiten, welche Beschlüsse des Oberen Rathes oder der Abtheilung für Tarifwesen erfordern.
4. Vorkehrungen und Einrichtungen, bezüglich deren eine Einigung mit den Vorständen anderer Zweige des Staatsdienstes nicht erzielt werden kann, auch wenn die Angelegenheiten zu seinem eigenen Dienstbereich gehören.
5. Schriftliche Verhandlungen mit den Vorsitzenden beider Kammern, den parlamentarischen Ausschüssen oder dem Staatsrath, ferner solche mit den übrigen Ministerien und mit dem Rechnungshof, wenn sie nicht laufende Verwaltungssachen betreffen.
6. Vorschläge zu Tarifänderungen.
7. Einzelne sonstige Angelegenheiten, deren Behandlung der Minister selber laut besonderer Verfügung zu übernehmen wünscht.

Ueberdies hat der General-Inspector ausser den vorgeschriebenen Nachweisungen für die Finanzverwaltung des Staates alljährlich dem Minister einen Jahresbericht über das Geschäftsgebahren zur Benützung für den Landtag vorzulegen.

Der „Obere Ausschuss der Eisenbahnen" setzt sich zusammen aus dem General-Inspector als Vorsitzenden, den Ober-Inspectoren und den Abtheilungsvorstehern mit berathender Stimme für die sie betreffenden Angelegenheiten. Für Tarifsachen werden noch drei Mitglieder des Tarifausschusses beigeordnet, für Trambahnangelegenheiten bei erforderlichen Aenderungen bestehender Strassen der General-Director für Brücken und Strassen, endlich bei erforderlichen Regulirungen an Flüssen oder Hafenbauten der General-Director für Wasserbauten. Diese beigeordneten Mitglieder haben nur für die Angelegenheiten ihres besonderen Faches Stimme. Ferner können für einzelne Fälle auf besondere Anordnung der Krone ein Oberbeamter der königlichen Advocatur, sowie auch Inspectoren vom Genio Civile (jedoch höchstens vier) herangezogen werden. In Abwesenheit des General-Inspectors führt der Rang- oder Dienstälteste den Vorsitz; den Posten des Schriftführers versieht ein Beamter, welcher nicht unter dem Range eines Abtheilungsvorstehers stehen darf und erforderlichenfalls berathende Stimme erhält. Ferner darf kein Mitglied in einer es persönlich betreffenden Angelegenheit seine Stimme abgeben.

Der Obere Ausschuss hat zu berathen über:

1. Entwürfe, Verträge und Abrechnungen für Bahnen im Betriebe und über festes und rollendes Betriebsmaterial, insofern dessen Veranschlagung nebst Arbeitslohn den Werth von 200.000 L. übersteigt.
2. Art und öffentlichen Nutzen neuer Eisen- und Trambahnen, sowie deren Concessionen, vorbehaltlich der

Rechte des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten bezüglich einzelner Entwürfe.

3. Andere Bahn- und Tramangelegenheiten, bezüglich deren gesetzlich der Beschluss des Ausschusses genügen soll.
4. Vorschläge über Beförderung von gewissen Beamten.

Ferner kann der Obere Ausschuss vom Minister zu gutächtlicher Aeusserung herangezogen werden — namentlich wenn dieser Dringlichkeit erkannt hat — bei:

1. Gesetzentwürfen.
2. Dienstanweisungen mit königlicher Verordnung, sowie deren Anwendung und Auslegung.
3. Ordnungsmässigen Verträgen über Lieferung von Material oder über Arbeitsleistungen für Eisenbahnen im Betriebe, neuen Arten oder Vervollkommnungen festen oder rollenden Materials, sowie Erfindungen bezüglich des Eisenbahnwesens.
4. Angelegenheiten, welche einen Beschluss des Staatsrathes erfordern.
5. Streitpunkten, welche die Ueberweisung an ein Tribunal oder ein Schiedsgericht nothwendig machen.
6. Vorschlägen über Gemeinschaftsdienst und Tarife.
7. Aenderungen im Dienstplan des Inspectorats und Disciplinarmassregeln gemäss der Dienstanweisung.

Ausserdem kann der General-Inspector das Gutachten des Ausschusses noch bei beliebiger Veranlassung einholen.

Auf Vorschlag des General-Inspectors wird eine Geschäftsanweisung für den inneren Dienst des Ausschusses durch Erlass des Ministers festgesetzt in engem Anschlusse an die Bestimmungen für den Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten.

Die „Ober-Inspectoren" haben für gewöhnlich ihren Amtssitz bei der Centralverwaltung (falls ihnen nicht ausnahmsweise durch königliche Verordnung die Leitung eines Baukreises von besonderer Wichtigkeit übertragen ist), sie sind der III. Abtheilung des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten mit berathender Stimme zugetheilt. Sie nehmen in gleicher Art an den Gesammtsitzungen dieser Behörde theil bei Angelegenheiten des ihnen zugewiesenen Dienstzweiges.

Im Allgemeinen nehmen sie nach Anordnung und Auftrag des General-Inspectors die Besichtigung der Baukreise bezüglich des Betriebes, wie etwaiger Bauten vor, und reichen ihm ihre Berichte über besondere Bemerkungen, sowie Vorschläge ein; sie können von ihm auch bei einzelnen ausserordentlichen Vorkommnissen mit der Untersuchung, bezw. Leitung der Angelegenheiten besonders beauftragt werden.

Befugnisse der „Abtheilungen":

Die Centralverwaltung besteht aus einem besonderen Cabinet und fünf Abtheilungen mit Einschluss der Rechnungsabtheilung, deren Leiter den Rang eines Haupt-Inspectors bekleiden und durch königliche Verordnung berufen werden.

Das Cabinet bearbeitet Gesetzentwürfe, allgemeine und besondere Dienst-Instructionen, dann Sachen des ständigen und Aushilfspersonals, ferner Freifahrt und Dienstkarten;

Abtheilung I die allgemeinen Angelegenheiten, Concessionen und gesetzlichen Bestimmungen;

Abtheilung II Bau von Eisenbahnen;

Abtheilung III die technischen Betriebsangelegenheiten;

Abtheilung IV die Tarife und Statistik;

Abtheilung V das finanzielle Gebahren, Abrechnungs- und Rechtswesen.

Sämmtliche Abtheilungen zerfallen in Unterabtheilungen unter Leitung je eines Inspectors.

Die Zahl der Abtheilungen, deren Leiter und das gesammte Personal bestimmt der Minister nach Vorschlag des General-Inspectors. Ausserdem wird für die besondere Verwaltung der Behörde selber ein Secretär eingesetzt, welcher eine Caution von 5000 Lire zu hinterlegen hat und sämmtliche Angelegenheiten und Bedürfnisse der Bureaux der einzelnen Dienststellen bezüglich Einrichtung und Ausstattung mit allem Bedarf der Geschäftsräume und Kanzleien besorgt, leitet und verrechnet.

Bezüglich der Baukreise ist gegen früher eine wesentliche Abänderung nicht eingetreten. Die Leiter derselben überweisen nach eigener Prüfung die Entwürfe, Verträge und Abrechnungen über Bauten oder Beschaffung festen wie rollenden Betriebsmaterials von einem Gesammtwerth bis zu 300.000 L. der Beschlussfassung durch die Centralverwaltung, während die technische Genehmigung von Entwürfen bis zu 25.000 L. Einzelwerth ihnen selbst belassen bleibt. Ebenso verhandeln die mit der Leitung eines besonderen Baubureau beauftragten Ingenieure innerhalb ihres Baubezirkes in allen Angelegenheiten unmittelbar mit ihnen.

An allgemeinen Bestimmungen hinsichtlich des Personals sind einige Einzelnheiten hervorzuheben: Sämmtliche Beamte des Inspectorats müssen italienische Unterthanen sein, sind zu einer Dienstleistung von 7 Stunden Dauer an gewöhnlichen und von 4 Stunden an Festtagen verpflichtet, bei vorübergehenden Dringlichkeitsfällen auch länger.

Die Ingenieure des Inspectorats dürfen sich mit Betrieben von Privaten, von Gesellschaften, Provinzen, Gemeinden u. dgl., sowie im Ausland nur über ausdrückliche Ermächtigung des Ministers befassen; diese kann auf Antrag der Betheiligten zu einem bestimmten Zwecke gewährt werden, falls dieser im allgemeinen Nutzen liegt, falls ein geeigneter privater Ingenieur nur mit aussergewöhnlicher Schwierigkeit beschafft werden kann oder falls es sich um ein bedeutsames Gutachten handelt, muss aber versagt werden, soferne Unzuträglichkeiten in civilrechtlicher Beziehung herbeigeführt oder die eigene amtliche Thätigkeit in unzulässiger Weise beeinträchtigt werden könnte.

Bezüglich der Beurlaubungen ins Ausland zum Zweck besonderer Studien sind solche bis zu zwei Jahren gestattet geblieben, d. h. auf eigene Kosten ohne Bezug staatsseitigen Gehaltes oder Beihilfe, jedoch unter Wahrung des Dienstalters und der Stelle, und bei jährlicher Vorausbezahlung der betreffenden Pensionsbeiträge zur Staatscasse.

Neuaufnahmen, bezw. Ergänzungen finden nur bei der jüngsten Classe der Inspectoren statt, und zwar zu drei Vierteln aus geprüften Technikern, zu einem Viertel aus Rechtskundigen gewissen Grades auf Grund besonders ausgeschriebener Prüfung; dagegen können im vorübergehenden Bedarfsfalle Hilfskräfte auf kurze Zeit und nach gesetzlicher Vorschrift herangezogen werden.

Die Beförderungen finden nur der Reihe nach in Grad und Classe statt; in den nächsthöheren Grad kann nur gelangen, wer in der höchsten Classe seines Grades mindestens zwei Jahre gewesen ist, in die nächsthöhere Classe nur, wer in der seinigen mindestens ein Jahr gedient hat.

Die Ernennungen zum Haupt- und Oberinspector, sowie das Vorrücken aus der zweiten in die erste Classe

letztgenannten Amtes erfolgen ausschliesslich nach Verdienst und Befähigung, die übrigen Beförderungen finden zur Hälfte nach Verdienst und Befähigung, zur Hälfte nach Massgabe der Altersordnung statt. Ausgeschlossen von letzterer können Personen bleiben, welche die gesetzliche Altersgrenze zum Uebertritt in den Ruhestand erreicht haben. Fünf Ober-Inspectoren und drei Viertel der Haupt-Inspectoren müssen Ingenieure sein.

Alljährlich werden von den Abtheilungsvorständen für die Beamten des Inspectorats Personalberichte eingereicht, welche sich über die physische und moralische Beschaffenheit, die Befähigung und besonders hervorstechenden Eigenschaften jedes Einzelnen aussprechen, sowie darüber, inwieferne er zur Beförderung auf Grund von Verdiensten oder nach dem Dienstalter in Vorschlag zu bringen sei. Die Beförderung erfolgt auf Grund besonderer Listen nach bestimmter Vorschrift.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Teplitz-Lobositz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Teplitz nach Lobositz mit einer Abzweigung von der Station Settenz zum Bahnhofe Teplitz (Waldthor) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und einer Schleppbahn von Lobositz zur Elbe die Trassenrevision mit dem Beginne am 11. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut.
[5. November, H.-M.-Z. 65.883.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Einbau in der Station Bisenz.) Zwischen dem Feuerlöschrequisitenmagazine und dem Kasernengebäude in der Station Bisenz wurde zur Unterbringung von Materialien ein Einbau hergestellt. [21. November, Z. 62.940.]

— (Bauliche Herstellungen am Kohlenlagerplatze in Krakau.) Für Zwecke der gräflich Potocki'schen Güteradministration in Krzeszowice wird auf dem Kohlenlagerplatze in der Station Krakau ein massiv gemauertes Kanzleigebäude mit einer Brückenwaage, ferner eine hölzerne Hütte zur Aufbewahrung von Requisiten und ein Brunnen hergestellt.
[17. November, Z. 62.548.]

— (Linie Prerau — Olmütz: Bahnerhaltungsmagazin in Brodek.) In der Station Brodek wurde ein Bahnerhaltungsmagazin errichtet. [21. November, Z. 63.133.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Filialdepot in der Station Karwin.) In der Station Karwin wurde ein Filialdepot zur Aufbewahrung von Materialien hergestellt.
[21. November, Z. 63.126.]

Mährische Grenzbahn im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die normalspurige Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel für den 12. December anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 21.658.]

Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au. (Krahnanlage.) Das vom steiermärkischen Landes-Eisenbahnamt vorgelegte Project für Krahnanlagen in den Stationen Au-Seewiesen und Kapfenberg wurde genehmigt. [26. November, H.-M.-Z. 63.463.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Auspitz. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.) Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 25 km auf 30 km pro Stunde auf der Auspitzer Localbahn wurde genehmigt. [4. October, H.-M.-Z. 52.823.]

Dienststellen der Bahnverwaltungen für den Aufdruck des Controlzeichens auf die in Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefe und die Controlgebühr für diesen Aufdruck. Ueber Ansuchen verschiedener Handels- und Gewerbekammern einerseits um Vermehrung der zum Aufdruck des Controlzeichens auf die in Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefe ermächtigten Dienststellen der Bahnverwaltungen und andererseits um Ermässigung der für diesen Aufdruck zur Einbehung gelangenden Controlgebühren wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, diese beiden Ansuchen in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zu Berathung zu bringen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62, S. 1085). Diese letztere hat sich indessen dahin ausgesprochen, dass ein dringendes Bedürfniss nach einer mit einem bedeutenden Kostenaufwande verbundenen Vermehrung der Dienststellen zum Aufdruck des Controlzeichens auf die in Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefe nicht vorliegen dürfte, weil die Uebernahme von Frachtbriefen behufs Besorgung des Aufdruckes des Controlzeichens ohnehin in jeder Station stattfinde und aus der Weiterbeförderung dieser Frachtbriefe an die diesfalls ermächtigten Dienststellen den Parteien keine Kosten erwachsen. Was die angestrebte Herabsetzung der Gebühr für die Abstempelung betrifft, wurde hervorgehoben, dass die Bahnverwaltungen, welche durch die in Aussicht genommene Beschaffung von für den Aufdruck des Controlzeichens in Farb- und Reliefdruck (vergl. Vrdgs.-Bl. ex 1893, Nr. 100, S. 1589) eingerichteten Maschinen zu einem neuen, sehr bedeutenden Kostenaufwande sich verstanden haben, bei Berücksichtigung der mit der Prüfung der Frachtbriefe verbundenen Mühewaltung schon in der gegenwärtig im Nebengebührentarife des gemeinsamen Tarifes, Theil I, für die Abstemplung festgesetzten Gebühr eine Deckung ihrer Kosten nicht finden. Aus diesen Gründen könne weder eine Vermehrung der zur Anbringung des Controlzeichens ermächtigten Dienststellen, noch eine Herabsetzung der fraglichen Gebühr ins Auge gefasst werden
[H.-M.-Z, 65.157.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Dienstordnung für die Grenzstation Smiřic.) Die Verwaltung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn hat mit den Böhm. Commercialbahnen für die Ausübung des Betriebsdienstes in der Grenzstation Smiřic S.N.D.V.B. eine Dienstordnung vereinbart, der wir folgende Bestimmungen entnehmen: In der Station Smiřic S.N.D.V.B. besorgt die Südnorddeutsche Verbindungsbahn den gesammten Verkehrs- und Telegraphendienst, ebenso den Personen- und Gepäcksdienst für beide Bahnverwaltungen. Jene Dienstverrichtungen, welche auf die Ausrüstung, Untersuchung und Aufschreibung der von einer Bahn auf die andere übergebenden Fahrbetriebsmittel und auf die Uebernahms- und Uebergabsgeschäfte hinsichtlich der transitirenden Güter Bezug haben, besorgt jede Bahn für sich selbst und mit ihren eigenen Organen. Das zur Besorgung der in der Station Smiřic S.N.D.V.B. von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für die Böhm. Commercialbahnen übernommenen Dienstzweige erforderliche Personale stellt die Südnorddeutsche Verbindungsbahn nach ihrem Ermessen bei, resp. lässt sie diese Dienstzweige durch ihr in Smiřic S.N.D.V.B. vorhandenes Personale besorgen. Dieses Personale hat zwar, insoferne es den Dienst für die Böhm. Commercialbahnen verrichtet, die für denselben bestehenden Instructionen und Vorschriften zur Richtschnur zu nehmen; es ist jedoch hierin, sowie in disciplinarer Beziehung nicht den Böhm. Commercialbahnen, sondern nur dem Stationsvorstande der Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Smiřic und mit diesem der Direction der Südnorddeutschen Verbindungsbahn verantwortlich. Der Verkehrsdienst in der Station Smiřic S.N.D.V.B. wird nach den bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Vorschriften und Instructionen gehandhabt. Die Züge der Böhm. Commercialbahnen werden nach den bei dieser Bahn bestehenden Normen oder besonderen Weisungen, welche bei jeder Aenderung gemeinschaftlich festgestellt werden, zusammengestellt. Jede Bahnverwaltung hat für die ihren Dienst betreffenden Verschiebungen die Locomotive und das erforderliche Maschinenpersonale beizustellen. [G.-I.-Z. 20.096.]

Ausland.

Italien. (Ordentliche und ausserordentliche Generalversammlung der Mittelmeerbahn-Gesellschaft.) Am 19. November wurde die ordentliche und eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mittelmeerbahn-Gesellschaft abgehalten. Die ordentliche General-

versammlung behandelte den Betrieb 1893/94, die ausserordentliche die Amortisation von Actien im Betrage von 45 Millionen Lire.

Bei dieser Generalversammlung wurden nachstehende Beschlüsse gefasst:

1. Während der Zeitperiode vom 1. Juli 1895 bis zum 1. Juli 1967 findet die allmälige Amortisirung von 360.000 Actien des Gesellschaftscapitals statt.
2. Die dadurch bedingte Aenderung der Artikel 3, 37 und 58 der Gesellschaftsstatuten wird genehmigt.
3. Dem Verwaltungsrathe werden die erforderlichen Vollmachten ertheilt, um die Durchführung der obigen Beschlüsse bewirken zu können.

Der Rechnungsabschluss und die vom Verwaltungsrathe beantragte Dividende von 25 L. pro Actie wurden genehmigt.

Bei der sonach vorgenommenen Wahl des Verwaltungsrathes gingen hervor als Verwaltungsräthe: Baron Ernst Casana, Giacomo Cav. Falcone, Commendatore Clemente Maraini, Commendatore Giovanni Marsaglia, Marquis Dominik Pallavicini, Commendatore Antonio Dariani, Bürgermeister Baron Andrea Vimercati und Conte Sanseverino Vimercati; als Rechnungsrevisoren: Cavaliere Ambrogio Bigatti, Commendatore Enea Bignami, Commendatore Giovanni Silvestri, Baron Albert Oppenheim und Schuster-Burckbardt; als Stellvertreter derselben: Commendatore Filiberto Allasia und Cavaliere Antonio Crispi.

Dem Jahresberichte zufolge betrugen die Einnahmen des Betriebsjahres 1893/94 in ihrer Gesammtheit 119,650.590·60 L. gegenüber 121,096.606·38 L. des Vorjahres 1892/93. Es bleibt mithin das letzte Betriebsjahr mit einem Minus von 1,446.015·78 L. zurück. Dieser Ausfall erklärt sich dadurch, dass, während die Einnahmen aus dem Personenverkehr eine Verminderung von 2,611.395·56 L., aus dem Gepäcksverkehr eine solche von 111.327·96 L. und aus dem Eilgutverkehr von 269.131·02 L. erfuhren, die Einnahmen aus dem Frachtenverkehr um den Betrag von 1,498·500·72 L. zunahmen, wodurch der Ausfall immerhin beträchtlich abgeschwächt wurde.

Im Betriebsjahre 1893/94 gelangten vor dem festgesetzten Termine zur Eröffnung die zwei Strecken Mele—Campoligure und Polcevera—Mele der Linie Genua—Asti, und erübrigt im Sinne des Gesetzes vom Jahre 1888 nur noch die Strecke Paternopoli—Monteverde der Linie Avellino—Rocchetta Santa Venone zu eröffnen. Von den Linien, für welche die Gesellschaft die Concession zum Bau und Betrieb erhalten hatte, wurde die Bahn Rom—Viterbo mit Abzweigung von Capranica nach Ronciglione am 28. April und die Bahn Varese—Porto Ceresio am 19. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Länge des Netzes betrug am 1. Juli 1893 5168 km, wovon 4190 km auf das Haupt- und 978 km auf das Secundärnetz entfielen.

Während des Betriebsjahres 1893/94 wurden dem Betriebe übergeben nachstehende Strecken:

Avellino—Paternopoli am 27. October 1893, 27 km lang;
Nicotera—Ricadi am 1. November 1893, 14 km lang;
Roccaravindola—Isernia am 21. März 1894, 18 km lang;
Ricadi—Pizzo am 6. Juni 1894, 33 km lang;
Genova—Ovada am 18. Juni 1894, 37 km lang.

Die Linie Cuneo—Saluzzo wurde durch Eröffnung einer Variante um 2 km gekürzt. Die Länge des Netzes wuchs mithin um 127 km, und betrug dieselbe am 30. Juni 1894 5295 km (exclusive der Römischen Secundärbahnen und der 96 km langen Bahn Rom—Viterbo), wovon auf das Hauptnetz 4308 km, auf das Secundärnetz 987 km entfallen.

Zugskilometer wurden im Jahre 1893/94 27,196.425 gegen 26,804.395 km des Vorjahres zurückgelegt.

Die mit der Regierung zu theilenden Brutto-Einnahmen beliefen sich im Betriebsjahre 1893/94 auf 119,650.590·60 L., um 1,446.015·78 L. weniger als im Vorjahre. Bei Unterscheidung dieser Einnahmen zwischen Haupt- und Secundärnetz im Vergleiche zum Vorjahre ergibt sich nachstehendes Bild:

	1893/94	1892/93	Differenz
Hauptnetz	114,838.658·97	116,828.961·41	— 1,990.302·44
Secundärnetz	4,811.931·62	4,267.644·97	+ 544.286·66
Zusammen	119,650.590·60	121,096.606·38	— 1,446.015·78

Diese Einnahmen, auf die verschiedenen Verkehrskategorien vertheilt, ergeben:

	Hauptnetz	Secundärnetz	Zusammen
Personenverkehr	44,453.353	2,261.655	46,715.008
Gepäck, Hunde und Eilgutverkehr	9,634.482	316.300	9,950.782
Beschleunigter Frachtenverkehr	4,008.470	144.799	4,153.278
Gewöhnlicher Frachtenverkehr	55,790.227	2,044.719	57.834.946
Diverse Einnahmen	952.118	44.459	996.577
Zusammen	114,838.659	4,811.932	119,650.591

Im Vergleiche zu denselben Einnahmen des Vorjahres:

	1892/93	1893/94	Differenz
Personenverkehr	49,326.403·52	46,715 007·96	— 2,611.395·56
Gepäck und Hunde	2,287.260·—	2,175.932·04	— 111.327·96
Eilgutverkehr	8,043.980·59	7,774.849·57	— 269.131·02
Beschleunigter Frachtenverkehr	4,008.806·30	4,153.278·25	+ 144.471·95
Gewöhnlicher Frachtenverkehr	56,480.917·64	57,834.946·—	+ 1,354.028·77
Diverse Einnahmen	949.338·33	996.576·37	+ 47.338·04
Zusammen	121,096.606·38	119,650.590·60	— 1,446.015·78

Die Betriebsausgaben betrugen 79,526.174·42 L. gegen 80,194.151·23 L. im Vorjahre; es resultirt mithin eine Minderausgabe im Jahre 1893/94 von 667.976·81 L.

Italien. (Beschaffung von rollendem und anderem Betriebsmateriale.) Die General-Direction der Mittelmeerbahn hat der Regierung einen Antrag auf Beschaffung von rollendem und anderem Betriebsmateriale zur Genehmigung vorgelegt, und zwar sollen zur Bestellung gelangen:

2 Locomotiven mit vier gekuppelten Achsen 5. Kategorie;

4 Tenderlocomotiven mit zwei gekuppelten Achsen 7. Kategorie;

10 Personenwagen I. Classe mit je drei Coupés und zwei Aborten;

12 gemischte Personenwagen I. und II. Classe mit je vier Coupés und zwei Aborten;

15 Personenwagen II. Classe mit je vier Coupés und zwei Aborten;

63 Personenwagen III. Classe mit je fünf Coupés und einem Abort;

12 gemischte Personenwagen für Localzüge I. und II. Classe mit je vier Coupés;

15 Personenwagen III. Classe für Localzüge mit je zwei Coupés;

10 Normal-Gepäckswagen;

6 Gepäckswagen für Localzüge;

165 offene Kohlentransportwagen à 16 t;

1 Wagen zum Transporte schwerer Frachten à 40 t.

Die Kosten für dieses rollende Materiale betragen, einen Salonwagen inbegriffen, 2,983.540 Lire. Ferner sollen beschafft werden: Maschinenbestandtheile um 150.165 Lire, Westinghouse-Bremsen zu 38 Locomotiven um 140.000 Lire und andere Betriebsmittel um 480.000 Lire.

Afrika. (Die Baira-Eisenbahn.) Die vor Kurzem in diesem Blatte beschriebene Beira-Eisenbahn wird demnächst bis Chimoio eröffnet werden; von dieser Bahn ist die erste cira 75, Meilen lange Theilstrecke bereits seit einiger Zeit im Betriebe. Nach einem Berichte des englischen Consuls in Beira werden sich nach Eröffuung der ganzen Linie die bisherigen Transportkosten bis Chimoio von 32 £ 10 sh. auf 20 £ per Tonne ermässigen. Die ungewöhnliche Höhe der jetzigen Frachtspesen resultirte aus dem Transporte mit Ochsenkarren in der End-

strecke, bei welchem wegen der gefährlichen Fliegenstiche nahezu die Hälfte der Zugthiere in jedem Monate zu Grunde gehen. Auf der bis nun im Betrieb stehenden Strecke verkehren 2 Züge per Tag in jeder Richtung. Der erste Zug, mit welchem in der Regel auch die Personen befördert werden, verlässt Beira, resp. Fontesvilla um 7 Uhr Morgens und gelangt um 6 Uhr Abends in die Endstation; der zweite Zug folgt einige Stunden später. Der Zug besteht aus 1 Personenwagen und 3—4 Güterwagen, von welch letzteren jedoch zumeist nur 1 Wagen bis zur Endstation geführt wird. Der Personenwagen ist offen gebaut, mit einem Holzdache und einfachen Sitzen in der Art von Gartensesseln versehen. Nach dem Reiseberichte des Consuls erfolgt die Fahrt in Folge des gut verlegten Oberbaues vollständig ruhig, selbst bei der Geschwindigkeit von 20 Meilen (36 km) per Stunde, welche in den Flachlandstrecken erreicht wird. In Entfernungen von je 7 Meilen sind Oberbauarbeiter stationirt, welche die Bahnerhaltung besorgen. Die Locomotiven werden mit Holz gefeuert, welches entlang der ersten 10 Meilen der Linie und in genügender Menge aus den Wäldern beschafft werden kann. Der Waldbestand in abwechselnden Parcellen ist Bahneigenthum, und beabsichtigt die Gesellschaft, auch Versuche mit dem Exporte von Bauholz anzustellen. Die Wasserbeschaffung ist auf der ganzen Linie mit Schwierigkeiten verbunden; viele Brunnen mussten auf bedeutende Tiefe bis zu 60 Fuss abgeteuft werden. Von diesen Brunnen wird das Wasser in eiserne Reservoirs, welche an verschiedenen Punkten der Bahn errichtet wurden, gepumpt. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Projectirter Bau eines von Budapest ausgehenden und die Donau von dort aus nächst Csongrád mit der Theiss verbindenden schiffbaren Canals. (Herstellungsmodus und politisch-administrative Begehung.) Die Projectanten eines die Donau von Budapest aus mit Durchschneidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun in südöstlicher Richtung mit der Theiss nächst Csongrád verbindenden, in grossem Stile anzulegenden schiffbaren Canals (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 76) haben bereits ein ausführliches Project ausgearbeitet, welchem zufolge, mit Berücksichtigung sowohl der technischen als auch der diesfalls hochbedeutenden commerciellen Interessen

1. die Abzweigung des Canals aus einem möglichst hoch gestauten Wasserspiegel der Soroksárer Donau erfolgen soll, um die Erdbewegung auf ein Minimum zu reduciren; ferner
2. bei Annahme des Systems eines dem Terrain in vier Terrassen angepassten Canals das zur Speisung der oberen Haltungen und Hebewerke nothwendige Wasser durch die bereits erwähnte Stauung zu erzeugende Wasserkraft jederzeit kostenfrei durch entsprechende Hebung mittelst eines Pumpwerkes zur Verfügung stehen soll;
3. die Betriebssicherheit in der Beförderung der Fahrzeuge bis zu 1000 Tonnen Tragfähigkeit von einer Haltung in die andere mit möglichst geringem Wasserverbrauch vollständig garantirt erscheinen soll. Hiedurch wird dem zu erbauenden Schiffahrtscanal der Charakter eines Canals ersten Ranges gesichert.

Der Canal hat eine Länge von 158 km und benützt im ersten Drittel seiner Länge den Soroksárer todten Donauarm, der sowohl bei der oberen Budapester Abzweigung, als auch im unteren Theil, bei Dömsöd, abgesperrt wird. In letzterer Absperrung wird eine Turbinenanlage zur Erzeugung von 2200—4000 HP. angelegt. Hierauf zieht bei Dömsöd abzweigend der Canal über Kun-Szent-Miklós gegen Kerekegyháza, Félegyháza bis Csongrád, wo die Einmündung in die Theiss erfolgt. Südöstlich von Kerekegyháza zweigt ein circa 14 km langer Flügelcanal nach Kecskemét ab.

Bei Kerekegyháza geht der Canal aus dem ersten Niveau, welches den Wasserzufluss aus der Soroksárer Donau erhält, in die obere Terrasse oder zweite Haltung über, in welche das Canalwasser auf circa 14 m Höhe mittelst einer Pumpstation zu heben ist, welche durch die von Dömsöd mit elektrischer Leitung hieher übertragene Kraft betrieben wird.

Der restliche Theil der elektrischen Kraft wird auf der Canalstrecke zur Beleuchtung und Fortbewegung der Lastschiffe benützt.

Die Beförderung der Schiffe aus der einen Haltung in die andere geschieht vermittelst eines auf einem System von grossen, hohlen, eisernen Cylindern (sogenannten Schwimmern), durch Gestelle befestigten grossen Troges, der das Schiff in schwimmendem Zustande aufnimmt und dasselbe (nach dem Princip hydrostatischen Auftriebes) in die höhere Canallage hebt oder in die niedere senkt. Dieses Hebewerksystem wurde in Deutschland am Beginne des Mittelland-Canals bereits in Anwendung gebracht und wird auch den hier gegebenen Verhältnissen gegenüber als zweckmässig erachtet.

Nach den vorliegenden Kostenanschlägen sind die Baukosten für die Gesammtstrecke von circa 172 km Canalstrecke mit 25½ Millionen bemessen.

Es stellen sich demnach die gesammten Herstellungskosten des Budapest-Csongráder Canals, inclusive des Kecskeméter Seitenflügels, auf nicht ganz 148.000 fl. per Kilometer, in welcher Summe auch die Kosten für maschinelle Anlagen zur Wasserhebung, Touage und Beleuchtung des Canals, exclusive der Erhaltungskosten, bezahlt erscheinen.

In commercieller Beziehung wird der projectirte Canal den Zweck erfüllen, dass der aus dem Theiss- und Körös-Flussgebiet stammende bedeutendste Handel Ungarns, der Handel in Naturproducten, welcher bis jetzt den direct nach Budapest führenden Eisenbahnen zufiel und durch die ungünstigen Richtungs- und Einmündungsverhältnisse des Theissflusses in die Donau von dieser in der Richtung nach Budapest aus dem Grunde abgelenkt war, weil der bedeutende Umweg der Wasserstrasse einen grossen Zeitverlust zur Folge hatte, auf dem billigen Wasserwege durch den Canal in Zukunft in ebenso kurzer Zeit wie mittelst Eisenbahn dahin geleitet werden wird.

Der durch den Canal neu zu schaffende Wasserweg ist gegen den bis heute zur Verfügung gestandenen via Slankamen für die Gegenden Gyoma, Csongrád bis Szolnok um 550 km kürzer, und ist hiebei zu bemerken, dass selbst von Slankamen aus der Weg nach Budapest durch die Theiss und den Canal um 53 km kürzer bleibt, als wenn die Route donauaufwärts zurückgelegt wird, weshalb auch die untere Donau mit der Save zu diesem Canalwege gravitiren wird und dies umsomehr, als die Bergfahrt in der Theiss gegen jene in der Donau um 200 km kürzer ist und hiebei eine Zeitersparniss von 2—3 Tagen erzielt werden kann.

Die politisch-administrative Begehung der Trasse hat unter Führung des Ministerialrathes Ludwig Tolnay des königl. ungarischen Handelsministeriums am 29. November begonnen.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar. (Ergebnisse im Jahre 1893.) Dem Jahresberichte der Actiengesellschaft für den Betrieb der Kettenschiffahrt auf dem Neckar im Jahre 1893 ist Folgendes zu entnehmen: Am 9. Februar 1893 wurde die Schiffahrt wieder eröffnet. Bei gutem Wasserstande entwickelte sich bald ein flotter Betrieb, aber schon bei Beginn des Monates April fiel der Stand des Neckars unter 1 m des Heilbronner Pegels und erreichte diese Höhe erst im November, aber auch da nur für einige Tage. In den Monaten Juli, August und September betrug der Durchschnittswasserstand sogar 0·46 m, während der Durchschnittswasserstand dieser drei Monate in dem wasserarmen Jahre 1865 9 cm mehr, nähmlich 0·55 m betragen hat. Die Folge davon war, dass die Frachtschiffe bedeutend weniger Ladung einnehmen konnten, als dies in normalen Zeiten der Fall ist, wodurch sich die Einnahmen an Schlepplohn beträchtlich verringerten, und dass in den Zeiten der grössten Wasserklemme der Betrieb eingestellt werden musste. Im Spätjahre verbesserten sich die Verhältnisse, und erst der am 31. December eingetretene Frost legte die Schiffahrt wieder still. — Im Laufe des Jahres 1893 sah sich die Gesellschaft veranlasst, 42 km abgenützte Kette gegen neue auszutauschen. Rechnet man den in den letzten Jahren vorgenommenen Ersatz hinzu, so ergeben sich 59 km Erneuerung; es ist hienach mehr als die Hälfte des Wasserweges mit neuer Kette belegt. Im Interesse der Betriebssicherheit wird, soweit dies nöthig wird, der Umtausch der Kette stetig fortgesetzt werden. Im Jahre 1893 standen 2555 Arbeitstage zu Gebote; von diesen waren 1520 oder 59·9 pCt. nutzbar zu machen, 289 waren Reparaturtage und an 746 Tagen mussten die Kettendampfer hauptsächlich wegen zu niedrigen Wasserstandes still liegen. Die Zahl der directen Züge von Mannheim nach Heilbronn betrug 355 (506 in 1892); ausserdem wurden 32 Localzüge abgelassen (35 in 1892) und 5 Züge nach Lauffen befördert (45 in 1892). Die 7 Kettendampfer legten zusammen 42.102 Bergkilometer zurück, und zwar mit 3245 leeren und 1813 beladenen Fahrzeugen (gegen 3616 leere und 2500 beladene in 1892). Die Anzahl der im verflossenen Jahre auf dem Neckar in 5058 Touren geschleppten Schiffe betrug 318, welche zusammengenommen einen Laderaum von 37.320 t gleich 746.400 Ctr. darstellen. — Zu Ende 1884 betrug die Gesammtzahl der den Neckar befahrenden Fahrzeuge 332 mit 27.580 t Gesammtladeraum. Es hat sich also in Zwischenzeit zwar die Schiffzahl um 4 vermindert, der Gesammt-

laderaum aber um 9730 t, d. i. mehr als 35 pCt. vermehrt. Das grösste beförderte Fahrzeug hatte eine Ladungsfähigkeit von 340 t. Die 5058 leeren und beladenen Fahrzeuge legten 308.531 Kilometer zurück oder per Fahrzeug 61 km, gegen 67 km in 1892. Die 1813 beladenen Fahrzeuge enthielten 84.248 t Ladung; die Durchschnittsladung betrug demnach 46·5 t, gegen 57 t in 1892. Sämmtliche geladenen Fahrzeuge haten einen Gesammtladeraum von 182.215 t, die Schiffe fuhren demnach mit einer Durchschnittsladung von 46·2 pCt., gegen 56·6 pCt. in 1892. Die Gesammtleistung des Jahres 1893 in Bezug auf Beförderung von Ladung betrug 8,640.165 Tonnenkilometer, gegen 14,401.576 in 1892. Der Kohlenverbrauch der 7 Dampfer belief sich auf 2635·5 t Steinkohlen; der Verbrauch pro Kilometer zu Berg und Thal zurückgelegt betrug 62·6 kg, gegen 62·4 kg in 1892. Der Preis per 100 kg Steinkohlen stellte sich auf 122 Pf., gegen 140 Pf in 1892. An den Dampfkrahnen der Gesellschaft gelangten für die k. Eisenbahn-Direction zur Ausladung 9494 t Kohlen, gegen 23 971 t in 1892. Die Pächter der Schiffswerfte Neckarsulm erbauten im verflossenen Jahre unter Anderem: 1 Frachtschiff für den Rhein von 7000 Ctr. Ladungsfähigkeit, 1 Frachtschiff für den Neckar von 3500 Ctr. Ladungsfähigkeit, 4 Tendernachen, alle 6 Schiffe von Eisen, eine Anzahl Kessel, Apparate, Oelbehälter zu verschiedenen Zwecken. Das finanzielle Ergebniss des Jahres steht allen seitherigen Jahren nach. Der Bruttogewinn beträgt 98.073·72 Mk, die statutarischen Abschreibungen 71.568·27 Mk., gibt Reingewinn 26.505·45 Mk. (im Vorjahre 78.825 Mark), hievon ab: gesetzlich vorgeschriebene Zuweisung an den Reservefond 5 pCt. = 1325·21 Mk. verbleiben für die Actionäre 25.180·18 Mk. Zu einer 5percentigen Verzinsung des einbezahlten Actiencapitals von 1,200.000 Mk sind 60.000 Mk erforderlich. Soweit die Jahreserträgnisse der Gesellschaft zur Gewährung einer 5percentigen Dividende an die Actionäre nicht ausreichen, ist nach dem Garantiegesetze die k. Staatsregierung zu einem Jahreszuschusse bis zur Höhe von 5 pCt. verpflichtet. Die Gesellschaft ist daher heuer zum ersten Male in die Lage versetzt, hievon Gebrauch zu machen und sich von der k. Staatsregierung die zur 5percentigen Dividende noch fehlenden 39.190·88 Mk zu erbitten, während seither stets ein Ueberschuss über die Dividende erzielt und an die Staatsregierung der ihr gesetzlich hievon zukommende Antheil abgeliefert wurde.

Bingen am Rhein. (Schiffsverkehr auf dem Rhein im Jahre 1893.) Laut des Jahresberichtes der grossherzoglichen Handelskammer zu Bingen a/Rh. gestaltete sich der Schiffsverkehr auf dem Rhein im Jahre 1893 folgendermassen:

Es kamen an zu Berg 2222 Schiffe (und zwar 1744 Personen-, 252 Güter- und 226 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 39.880·5 t, darunter 214 badische, 5 bayerische, 79 hessische, 354 holländische und 1570 preussische, gegen 2516 Schiffe im Jahre 1892, und zwar 1868 Personen-, 363 Güter- und 285 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 68.799·9 t.

Zu Thal kamen an 2016 Schiffe (und zwar 1523 Personen-, 301 Güter- und 192 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 5402 t, darunter 209 badische, 53 bayerische, 133 hessische, 330 holländische und 1291 preussische, gegen 2240 Schiffe im Jahre 1892 (und zwar 1652 Personen-, 334 Güter- und 254 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 6381·6 t.

Abgegangen sind zu Berg 2219 Schiffe (und zwar 1744 Personen-, 252 Güter- und 223 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 264·1 t, darunter 210 badische, 13 bayerische, 116 hessische, 360 holländische und 1520 preussische, gegen 2507 Schiffe im Jahre 1892, darunter 1868 Personen-, 363 Güter- und 276 Segelschiffe, mit einer Gesammtladung von 382 t.

Zu Thal abgegangen sind 2033 Schiffe (und zwar 1528 Personen-, 301 Güter- und 209 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 8819·6 t, darunter 209 badische, 46 bayerische, 98 hessische, 330 holländische und 1350 preussische, gegen 2249 Schiffe im Jahre 1892, darunter 1652 Personen-, 334 Güter- und 263 Segelschiffe, mit einer Gesammtladung von 10.514 t.

An Gütern sind angekommen zu Berg u. A. 948·3 t Düngemittel aller Art (gegen 1882 t in 1892), 8474 t Weizen und Spelz (gegen 11.464·5 t), 1111 t Roggen (gegen 253·8 t), 281·5 t Hafer, 878·5 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte (gegen 194·2 t), 989·2 t Oelsaat (gegen 752·5 t), 775·4 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk (gegen 1191·9 t), 271·1 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke (gegen 345·8 t), 362 t Wein (gegen 312·7 t), 541·3 t Mehl und Mühlenfabrikate (gegen 567·8 t), 811 t Zucker, Melasse und Syrup (gegen 1355 t), 389·9 t fette Oele und Fette (gegen 457·3 t), 1043·1 t Petroleum und andere Mineralöle (gegen 2381 t), 21.312·8 t Steinkohlen (gegen 46.087·6 t; zu Thal u. A. 132 t Soda (gegen 121 t), 212·8 t Bier (gegen 239·4 t), 108·3 t Wein (gegen 181·5 t), 3867·8 t Mauersteine, Fliessen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren (gegen 4687·3 t).

Abgegangen sind zu Berg u. A. 74·5 t Wein (gegen 121·3 t), 46·5 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke (gegen 59·1 t), 23·1 t Bier; zu Thal u. A 337·6 t Obst, frisch und getrocknet (gegen 494·2 t), 189 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk (gegen 185·8 t), 6587 t Wein (gegen 6826 t), 290 t Mauersteine, Fliessen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren (gegen 243 t).

Württemberg. (Bodenseeschiffahrt im Jahre 1893.) Dem Jahresberichte der Handels- und Gewerbekammern in Württemberg für das Jahr 1893 ist über die Bodenseeschiffahrt Nachstehendes zu entnehmen: Betriebsmittel: 8 Dampfboote, 1 Dampfbarkasse, 4 eiserne Schleppboote, 2 eiserne Trajectkähne. Die Dampfboote und Trajectkähne führten aus: 4136 Fahrten (gegen das Vorjahr weniger 78) mit 166.427 km Weglänge. Beladene Trajectkähne und Schleppboote waren 1850mal in Fahrt. Mittelst der Trajectkähne wurden 3530 beladene und 926 leere Eisenbahn-Fahrzeuge über den See verbracht. Befördert wurden 210.383 Personen (gegen 196.643 im Vorjahre) und 170.780 kg Gepäck; ferner 39,510.500 kg Einzel- und Wagenladungsgüter (ausschliesslich Getreide), 11,253.790 kg Getreide, 70 Pferde, 2137 Stück Hornvieh, 1278 Stück Kleinvieh, Hunde etc. Die Einnahmen betrugen 285.711 Mk. 2 Pf., die Ausgaben 284.160 Mk. 85 Pf., daher Reinertrag 1550 Mk. 17 Pf.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis zum 16. December.)

Adriatischer Dienst.

11. December, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

12. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

13. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Domianovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän B. Cohol, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

15. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän F. Marocchino nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

11. December, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo", Capitän G. Brazzanovich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.

Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Mátala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliohora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Helios", Capitän C. Androvich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Varna, Burgas und Kustendjè.

14. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Mayer, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

15. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Ceres", Capitän G. Burgstaller, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. December, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona" Capitän P. Mersa, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. December, Dampfer „Pandora", Capitän F. Mosca, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 4. December herausgegebene CLX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 771: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. December 1894, Z. 94.648, betreffend die Gewährung von Erleichterungen hinsichtlich der Zufuhr von Schweinen aus der kgl. Freistadt Raab (Györ) in Ungarn auf den Borstenviehmarkt in Wien.

Nr. 772: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 24. November 1894, Z. 130.108/I, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Lika-Krbava, Požega und Virovitica in Croatien und Slavonien nach, beziehungsweise durch Bosnien und die Herzegowina.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat November 1894.)

Artikel	Lager am 1. November	Eingang	Ausgang	Lager am 30. November
	Metercentner			
Weizen	1847	909	231	2525
Roggen	334	—	49	285
Gerste	1983	47	413	717
Hafer	6320	1583	1873	6030
Malz	174	759	270	663
Mais	871	507	148	1230
Diverse	6642	1282	2147	5177
Total	16671	5087	5131	16627

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat November 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	—	99·29	96·91	2·38	—	—	—	—
Gerste	441·24	201·02	297·48	344·78	—	—	—	—
Hafer	2·20	397·65	362·05	37·80	200·43	—	—	200·43
Erbsen	201·20	166·90	266·00	102·10	306·52	—	99·54	206·98
Bohnen	605·95	399·91	487·90	517·96	—	—	—	—
Raps	136·66	—	—	136·66	—	—	—	—
Wicken und Hirse	264·59	—	—	264·59	—	—	—	—
Mais	86·68	—	56·57	30·11	—	—	—	—
Leindotter	74·72	—	—	74·72	—	—	—	—
Kleesamen	—	—	—	—	—	156·52	100·00	56·52
Diverse	697·49	255·77	347·64	605·62	—	—	—	—
Zusammen	2.510·73	1.520·54	1.914·55	2.116·72	506·95	156·52	199·54	463·93
Versicherungswerth . . fl.	22.327	15.973	15.854	22.446	3.400	6.300	4.700	5.000
Spiritus	711·91	—	309·62	402·29	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.028	—	4.956	8.072	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	2	1	1	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.200	600	700	1.100	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	2	—	1	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.200	—	700	500	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	500	—	250	250	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	4	—	—	4	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	5.847	—	—	5.847	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	3	—	4	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.452	4.395	—	5.847	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	880	2.700	—	3.580	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Temporäre Sperrung der Haltestelle „Bielekermühle“.

Die bisher durch das ganze Jahr geöffnet gewesene Haltestelle „Bielekermühle“, zwischen den Stationen Ptin und Kosteletz der Linie Triebitz—Prossnitz gelegen, bleibt künftighin während der Dauer des Winterfahrplanes, d. i. vom 1. October bis 30. April, für jeden Verkehr gesperrt.

Die Sperrung der Haltestelle für dieses Jahr erfolgt am 15. December.

Wien, am 7. December 1894. [913]

Güterverkehr Bukowina-Galizien-Frankreich.

Einführung eines Ausnahmetarifes für verschiedene Artikel.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung verschiedener von Paris oder weiter gelegenen französischen Stationen herstammender, bezw. dahin bestimmter Artikel als Frachtgut in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Eger transit, Nürnberg transit und Wien (K. E. B.) transit andererseits nebst Anhang, enthaltend Coursdifferenzen, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Heller = 20 Centimes, Exemplare des Anhanges zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes erhältlich.

Wien, am 7. December 1894. [914]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Einführung der Abtheilung B des Theiles I.

Die hinsichtlich der Einführung der Abtheilung B des vorbezeichneten Theiles I erlassene Kundmachung wird dahin abgeändert, dass dieser Theil I für den Rumänisch-Norddeutschen und den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, sowie für den Elbeumschlagsverkehr Rumänien-Laube nicht ab 1. Februar 1895, sondern mit einem später bekannt zu machenden Zeitpunkte in Wirksamkeit treten wird.

Wien, am 6. December 1894. [915]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumäniens andererseits.

Einführung des Nachtrages III zu Theil I.

Die hinsichtlich der Einführung des Nachtrages III erlassene Kundmachung wird dahin abgeändert, dass die noch giltigen Bestimmungen des vorbezeichneten Theiles I vom 1. April 1890 rücksichtlich des Rumänisch-Norddeutschen und des Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverbandes, sowie des Elbeumschlagsverkehres Rumänien-Laube nicht am 1. Februar 1895, sondern mit einem später bekannt zu machenden Zeitpunkte ausser Wirksamkeit treten werden.

Wien, am 6. December 1894. [916]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Ausgabe des Nachtrages I.

Mit 1. Jänner 1895 tritt zum Tarife vom 1. Juli 1894 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält directe Frachtsätze nach den neu eröffneten Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 9. December 1894. [917]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 tritt der Nachtrag V zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Ausnahmetarife für Kalk und Kalkstein im nordwestböhmischen Eisenbahnverbande in Kraft, welcher neue Frachtsätze, sowie diverse Aenderungen enthält und sowohl bei der gefertigten General-Direction als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen gratis erhältlich ist.

Prag, am 4. December 1894. [918]

General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe einer Neuauflage des Anhanges zu den Tarifen Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1895 tritt die oben genannte Neuauflage in Wirksamkeit.

Dieselbe enthält directe Frachtsätze für Classen- und Wagenladungsgüter, sowie ermässigte Frachtsätze für speciell angeführte Artikel in den näher bezeichneten Relationen.

Gleichzeitig tritt der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1893 sammt den dazu gehörigen Nachträgen I bis VI ausser Wirksamkeit.

Exemplare dieses neuen Anhanges können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 6. December 1894. [919]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages III zum Tarife Theil III, Heft 1, für den Transport von Gütern des Specialtarifes 1 (Getreide, Hülsenfrüchte etc.) vom 1. Mai 1892.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der oben genannte Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Einbeziehung der Stationen Hödnitz, Raasdorf, Schönfeld-Lassee, Siebenbrunn-Leopoldsdorf und Stefanau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
2. Einbeziehung der Station Namiescht der im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Localbahn Olmütz-Čellechowitz,
3. Einbeziehung der Station Častolowitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
4. Aenderung von Stationsnamen,
5. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 6. December 1894. [920]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages I zum Anhange der gesellschaftlichen Localgütertarife Theil II, Heft 3 und 4, bezw. Theil II, Heft 1 und 2 der neuen Bezeichnung vom 1. Jänner 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895, und soweit Frachterhöhungen eintreten, am 1. Februar 1895 tritt der oben genannte Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Kartirungssätze für einzelne Artikel,
2. Aufhebung von Frachtsätzen, und
3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst in unserem Tarifverkaufsbureau käuflich bezogen werden.

Wien, am 6. December 1894. [921]

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 gelangt an Stelle des seit 1. Jänner 1894 giltigen Tarifheftes „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen“ ein neues Tarifheft, Theil II — Heft 2, zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen und den Verbandstationen käuflich zum Preise von 20 Heller — 10 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 6. December 1894. [922]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Specialtarife
für

		Lagerzins per 100 kg und Woche
I.	**Baumwolle** und **Jute** in gepressten Ballen **Farbhölzer** in Blöcken **Kolophonium** in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	$^1/_2$ kr.
II.	**Wein** in Fässern in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	$1^1/_2$ kr.
III.	**Kaffee**, **Pfeffer**, **Piment**, **Rosinen**, **Korinthen**, **Feigen** (ausschliesslich Fabriksfeigen), **Mandeln** in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	$1^1/_2$ kr.
IV.	**Fabriksfeigen** **Johannisbrod** in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1 kr.
V.	**Haselnüsse**, geschält in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	$1^1/_2$ kr.

Lagerzinsfreiheit.

A) **Zucker**, raffinirt, in Säcken, Fässern und Kisten zum Export, dann **Wein** in Fässern, in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine zweiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

B) **Roh- und Sandzucker**, **Hülsenfrüchte**, **Mehl**, **Pflaumen** zum Export
in Partien von mindestens 500 Metercentner,
Mineralwässer zum Export
in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine dreiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2296	Böhmischen Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle, mineralische, und Coaks	Kralup transit	Einsiedel	Unter Aufrechthaltung der für den Transport von Kohlen bestehenden allgemeinen Bestimmungen und bei directer Expedition	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für Buschtěhrad-Kladnoer Kohle ab Kralup und Bubna nach Stationen der B.C.B. und Oe.N.W.B. vom 15. October 1886	36·1	27·2	8·9	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Versendere lautend, vor dem 1. März 1896	
					Eisenbrod				36·1	33·1	3·—			
					Engenthal				39·1	36·1	3·—			
					Friedland i. B.				36·8	27·9	8·9			
					Habendorf				36·1	27·2	8·9			
					Kleinskal				36·1	33·1	3·—			
					Langenbruck				36·1	27·2	8·9			
					Liebenau				36·1	27·2	8·9			
					Liebstadtl				36·1	33·1	3·—			
					Nawarow				39·7	36·7	3·			
					Raspenau-Liebwerda				36·1	27·2	8·9			
					Reichenau i. B.				36·1	27·2	8·9			
					Reichenberg				36·1	27·2	8·9			
					Seidenberg				38·9	30·—	8·9			
					Semil				36·1	33·1	3·—			
					Swarow				41·—	38·—	3·—			
					Tannwald				42 3	39·3	3·—			
					Tschernhausen				38·5	29·6	8·9			
					Weigsdorf				38·—	29·1	8.9			
2297			Rohzucker	Stationen der Strecke Prag—Turnau und Neratovic—Kralup	Böhm.-Leipa loco via Hirschberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg		Local-Gütertarif vom 15. August 1889	Diverse	Diverse	20 %		Original-Frachtbriefe, vor dem 1. März 1896	
2298			Getreide	Prag (B.N.B.)	Vysočan (B.N.B.) transit	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der B.N.B. oder ehemaligen K.F.J.B. stammen und für das Lagerhaus der Anglobank in Prag bestimmt sein			7 2	3·5	3·7			
			Rohzucker						7·2	3·5	3·7			
			Pilézucker						8·—	3·5	4·5			
2299			Güter der Normalclasse I	Bodenbach (B.N.B.)	Tetschen (B.N.B.)	Provenienz der Sendungen von Stationen der B.N.B. oder transit derselben			10 kr.	6 kr.	4 kr.		Aufgabescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, vor dem 1. März 1896 mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendungen von Stationen der B.N.B. in Bodenbach angelangt sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2300	Böhmischen Nordbahn		Stückgüter der Classen I und II	Röhrsdorf transit (und umgekehrt)	Zwickau i. B.	Mit der Bestimmung für Ortschaften des Gabler Bezirkes oder von dort stammend	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localgütertarif vom 15. August 1889	10·0	8·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Answeis der Station Zwickau i. B. bis 15. des auf den Transport folgenden Monats	
2301			Baumwollwaaren	Turnau transit (und umgekehrt)	Zwickau i. B. für Gabel				55·0	44·0	11·0		Für Sendungen von Gabel die Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, für solche nach Gabel die Original-Frachtbriefe	Auf diese Sendungen hat die in der vorhergehenden Position für Stückgüter der Classen I. und II. publicirte Refactie keinen Bezug
2302			Garne	Turnau transit	Zwickau i. B. für Gabel				55·0	44·0	11·0		Original-Frachtbriefe	
2303			Güter aller Art	Bodenbach B.N.B. und Tetschen B.N.B. transit (und umgekehrt)	Zwickau i. B. für Gabel	Nur für Im- und Exportsendungen giltig			Diverse	Diverse	5·0		Für Sendungen von Gabel die Antnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, für solche nach Gabel die Original-Frachtbriefe	
2304			Kohle, mineralische, und Coaks	Kralup transit	Prag B.N.B. via Neratovic	Bei Auflieferung einer Jahresmenge von mindestens 4000 t 8000 t			11·0*)	10·0 9·0	1·0 2·0		Original-Frachtbriefe, auf den Namen der contrahirenden Firma als Empfängerin lautend, vor dem 1. März 1896	*) Post 22 des Anhanges
2305			Melasse und Osmosewasser	Aužic Kralup loco und transit (bis incl. Saaz)	Jungbunzlau*) (B.N.B.) loco	Beförderung in Cisternenwagen			22·2 24·0	21·0 21·0	1·2 3·0		Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1896	*) Giltig vom 3. Tage nach der Publication
2306			Regie-Brannkohle der k. k. österr. Staatsbahnen	Bodenbach transit	Böhm.-Leipa transit	Die Kohlensendungen müssen an die Heizhausleitung der Localbahn Leipa-Niemes adressirt sein			15·4	4·8	10·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2307	Böhmischen Nordbahn		Salz und Kunstdünger	Röhrsdorf transit	Zwickau i. B.	Mit der Bestimmung für Ortschaften des Gabler Bezirkes, mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localgütertarif vom 15. August 1889	8 kr.	6 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1896	
2308			a) Locomotive b) Locomotiv- und Wagenbestandtheile	Kralup (und umgekehrt)	Neratovic (und umgekehrt)	Regiegüter der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft				a) 0·13 kr. per 100 kg und 1 km b) 0·20 kr. plus 2 kr. Mgb.				
2309			Braunkohle	Bodenbach transit	Grund-Georgenthal und Niedergrund	Unter Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen		Inländischer Braunkohlentarif vom 1. Juli 1894	Diverse	Diverse	4 Heller *)	Im Rückvergütungswege an die Empfänger beim Bezug der Sendung		*) Von den auf die Strecke Bodenbach Bestimmungsstation entfallenden Frachtantheilen
2310			Ziegel	Warnsdorf	Všetat loco	Abfuhr per Achse, sonst wie bei Specialtarif 3		Localgütertarif vom 15. August 1889	31·4 kr.	25 kr.	6·4 kr.		Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1896 mit der Bestätigung der Station über die erfolgte Abfuhr per Achse	
2311			Rohzucker	Bakov Jungbunzlau Münchengrätz Svijan-Podol	Čakovic	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			kr. 30·7 26·9 33·4 36·4	kr. 30 24 30 30	kr. 0·7 2·9 3·4 6·4	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1896	
2312			Zucker der Classe II	Neratovic Čakovic	Jungbunzlau				kr. 24 31	kr. 13·0 14·5	kr. 11·0 16·5		Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2313	Böhmischen Nordbahn		Rübenschnitte, Saturationsschlamm	Kralup trans.	Mešic	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localgütertarif vom 15. August 1889	8·6 kr.	6·6 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1896	
2314	Böhmischen Nordbahn		Stisgenstufen, auf zwei Seiten bebauen	Prag B.N.B.	Turnau B.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localgütertarif vom 15. August 1889	41·6 kr.	28·1 kr.	13·5 kr.	Im Kartirungswege		
									Kreuzer ö. W.					
2315	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kochsalz	Korneuburg	Castolowitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Theil II, Heft 1, Oesterr. Eisenbahnverband	82·8	78·0	4·8	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Reichenau a. K.				90·8	86·0	4·8			
2316	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen	Verschiedener Art	diversen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V., sowie der im Betriebe der genannten Verwaltungen stehenden Localbahnen	diversen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V. und der im Betriebe der Oe.N.W.B. und S.N.D.V. stehenden Localbahnen	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Im Kartirungswege, bezw. Rückvergütungswege	Die näheren Bestimmungen sind aus der „Zusammenstellung" der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen unter einander, sowie für den Verkehr zwischen Stationen dieser Localbahnen einerseits und Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V. andererseits, giltig vom 1. Jänner 1895, sowie aus dem im Nachtrag II A zum Localtarife der Oe.N.W.B. und S.N.D.V. enthaltenen „Anhang" zu entnehmen	

2317 — Oesterr. Nordwestbahn

Anwendung der ab Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau jeweilig bestehenden Frachtsätze auf ungarische Sendungen ab Wien Oe.N.W.B.

Für Sendungen, die von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L. nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da nach nördlich von Wien liegenden Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (excl. Vysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tyništ), ferner nach den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn (excl. Stationen der Strecken Prag-Liblic-Bisič und Kralup-Neratovic, ferner die Stationen Bodenbach und Tetschen (Bodenbach-Landungsplatz) weitergesendet werden, sowie für Sendungen, die von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen (excl. Vyšocan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tyništ), ferner von den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn (excl. der Stationen der Strecken Prag-Liblic-Bisič und Kralup-Neratovic, ferner den Stationen Bodenbach und Tetschen (Bodenbach-Landungsplatz) in Wien Oe.N.W.B. anlangen und ab da nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L. weitergesendet werden, gelangen vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 rücksichtlich der Strecken nördlich Wien Oe.N.W.B. die jeweilig für die gleiche Abgabs- bezw. Aufgabsstation von, bezw. nach Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau bestehenden Frachtsätze, abzüglich der Gebühr für die Donauuferbahn Wien St.E.G.-Wien Oe.N.W.B., im Rückvergütungswege zur Anwendung, falls durch Vorlage der Frachtdocumente in unzweifelhafter Art nachgewiesen wird, dass diese Sendungen von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L. in Wien Oe.N.W.B. angelangt und ab da innerhalb eines Monates weitergesendet wurden, bezw. — in umgekehrter Richtung — von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab innerhalb eines Monates nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L. weitergesendet worden sind.

Im Falle der Erbringung des bedungenen Nachweises werden auch die bei der Aufgabe in Wien Oe.N.W.B. nach Ungarn, bezw. bei der Abgabe in Wien Oe.N.W.B. beim Anlangen von Ungarn für die Auf-, bezw. Abgabe-Manipulation in Wien Oe.N.W.B. zur Einhebung gelangten Manipulationsgebühren (vergl. Nachtrag I) A zum Localgütertarife der Oe.N.W.B. Seite 232 rückvergütet.

Der Anspruch auf Rückvergütung der bezüglichen Frachtunterschiede erlischt, wenn das mit den bezüglichen Frachtdocumenten belegte Rückvergütungs-Ansuchen nicht innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Weitersendung ab Wien Oe.N.W.B. gerechnet, eingebracht wird.

Diese Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von ungarischen Stationen nach Stationen des Auslandes und vice versa Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2318	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes	Wien-Donauquaibahnhof (der k.k.St.B.) zum Umschlage nach solchen Schiffsstationen, in welchen sich keine Bahnstation befindet	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	25 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und die dazugehörigen Documente, durch welche die vorstehend angegebene Destination nachgewiesen wird. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	
2319	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle und Coaks	Neurode, Wenzeslausgrube, Rubengrube, Möhlten und Mittelsteine (St.E.G.) loco	Ottendorf loco (via Mittelsteine)	1000 Tonnen Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889, resp. Localtarif der St.E.G. Theil II, Heft 7, vom 1. März 1888	Verschieden		2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
2320	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Prachovic (Verladegeleise)	Opočinek *)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	—	Kreuzer 6	—	Im Kartirungswege		Der Bruchstein und der Schotter müssen für den Bau der Strasse zwischen Svitkov und Srnohrad Verwendung finden. *) Für die Beistellung der Wagen nach Opočinek ist ausserdem eine Gebühr von fl. 2·20 pro Wagen, in minimo fl. 22 pro Fahrt zu bezahlen
					Přelouč				11·4	6	5·4			
2321	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle (Stein- und Braunkohle), Coaks und Briquetts	Aussig, Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht), Kralup, Halbstadt, Mittelsteine (St.E.G.) loco und Segen-Gottes	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der im Localtarife, Theil II, Heft 7 vom 1. März 1888 enthaltenen Tarifbestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Theil II, Heft 7 vom 1. März 1888 und Nachtrag IV zum gleichen Tarife		Die auf den Seiten 10, 13, 16, 26 und 41 des Haupttarifes, bezw. auf Seite 2 des Nachtrages IV angeführten Frachtsätze für die Station Schönpriesen		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2322	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Strassenkehricht	Wien (St.E.G.)	Raasdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	7·6	6 6	1·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				9·6	8·6	1·0			
					Schönfeld-Lassee				11·4	10·6	0·8			
				Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Marchegg (St.E.G. oder K.F.N.B.)				Verschieden	12·3				
2323	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Strassenkehricht	Wien (St.E.G.)	Raasdorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Schönfeld-Lassee und Marchegg	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Verwiegung auf der Strassenbrückenwaage	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife		Ermässigte Waaggebühr 0·3 Kreuzer pro 100 kg		Im Kartirungswege		
2324	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwefelkies	Pontafel transit		Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, respective auf deren Kosten	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		
					Aichberg-Steyrermühl				63	52	11			
					Linz				63	53	10			
					Budweis				71	60	11			
					Kaznian				83	74	9			
2325	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Zucker der Classe II			a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Kreuzer ö. W.	a) / b)	a) / b)	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende Februar 1896	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Časlau	Jungbunzlau transit für B.N.B.				41	38 / 33	3 / 8			
				Doudleb					67	60 / 48	7 / 19			
				Neubidschow					43	40 / 33	3 / 10			
				Rossitz					52	49 / 33	3 / 19			
				Sedl.-Kuttenberg					36	34 / 33	2 / 3			
				Slatinan					60	57 / 41	3 / 19			
				Časlau	Okříško transit für St.E.G.				56	51 / 40	5 / 11			
				Dobrowitz					86	73 / 53	13 / 33			
				Doudleb					103	83 / 70	20 / 33			
				Neubidschow					84	72 / 51	12 / 33			
				Rossitz					73	64 / 40	9 / 33			
				Sedl.-Kuttenberg					60	54 / 40	6 / 20			
				Slatinan					66	59 / 40	7 / 26			
				Wlkawa					81	70 / 48	11 / 33			
				Časlau	Sigmundsherberg transit für k. k. St.B.				108	88 / 56	20 / 52			
				Dobrowitz					138	107 / 69	31 / 69			
				Doudleb					131	118 / 62	13 / 69			
				Neubidschow					136	106 / 67	30 / 69			
				Rossitz					125	99 / 56	26 / 69			
				Sedl.-Kuttenberg					112	91 / 60	21 / 52			
				Slatinan					118	95 / 56	23 / 62			
				Wlkawa					133	101 / 64	29 / 69			
				Časlau	Wichstadtl-Lichtenau transit für M.G.B.				76	69 / 59	7 / 17			
				Dobrowitz					74	71 / 61	3 / 13			
				Neubidschow					60	55 / 47	5 / 13			
				Rossitz					44	42 / 38	2 / 6			
				Sedl.-Kuttenberg					70	66 / 57	4 / 13			
				Slatinan					52	50 / 44	2 / 8			
				Wlkawa					69	66 / 59	3 / 10			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 143 | **Wien, 13. December 1894.** | **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Parkstrasse in Prag über Žižkow und die königlichen Weinberge zurück zum Ausgangspunkte in der Parkstrasse in Prag.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Franz Křižik, Inhaber eines elektrotechnischen Etablissements in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Parkstrasse in Prag über Žižkow und die königlichen Weinberge zurück zum Ausgangspunkte in der Parkstrasse in Prag im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. November 1894. Z. 59.918.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Dampftrambahn von Witkowitz nach Schönbrunn und von Přivoz bis zur Reichsgrenze.

Das k. k. Handelsministerium hat der Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft, sowie dem Eisenbahnbau- und Betriebs-Unternehmer Leo Arnoldi in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Dampftrambahn von Witkowitz nach Schönbrunn und der ersteren Gesellschaft auch für eine Fortsetzung ihrer bestehenden Bahnlinie Přivoz—Witkowitz von Přivoz bis zur Reichsgrenze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. November 1894. Z 51.846.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx über Kopitz, Rosenthal, Lindau, Nieder- und Oberleutensdorf, Bettelgrün und Hammer nach Johnsdorf und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bezirksobmann und Bürgermeister Carl von Pohnert in Brüx, als Obmann des Actionscomité der betheiligten Gemeinden, mit dem Erlasse vom 25. November 1893, Z. 59.090 (Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 14. December 1893), ertheilte und mit dem Erlasse vom 16. Mai 1894, Z. 25.721 (Verordnungs-Blatt Nr. 64 vom 7. Juni 1894) auf weitere sechs Monate verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx über Kopitz, Rosenthal, Lindau, Nieder- und Oberleutensdorf, Bettelgrün und Hammer nach Johnsdorf und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx neuerlich auf sechs Monate verlängert.

Wien, am 12. November 1894. Z. 61.137.

Eisenbahnverkehr im Monate October

1894 und Vergleich der Einnahmen der ersten zehn Monate 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893.

Im Monate October 1894 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 1. October die 16·82 km lange Localbahn Wotitz-Selčan;

am 9. October die 76·235 km lange Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murtahlbahn) der Steiermärkischen Landesbahnen.

Beide Localbahnen stehen im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

In Ungarn:

Am am 15. October die 9·5 km lange Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Váralja. Den Betrieb dieser Localbahn besorgt die Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Im Monate October 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 12,271.207 Personen und 11,636.044 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 33,242.376 fl. erzielt, das ist per Kilometer 1139 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11,815.301 Personen und 11,246.100 t Gütern 33,597.386 fl., oder per Kilometer 1191 fl., daher resultirt für den Monat October 1894 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 4·4 pCt.

In der Periode vom 1. Jänner bis 31. October 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 125,262.856 Personen und 89,559.493 t Güter, gegen 116,790.393 Personen und 84,506.713 t Güter im Jahre 1893, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 286,978.524 fl., im Vorjahre auf 272,962.164 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres 28.871 km, im gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.041·3 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1894 auf 9940 fl., gegen 9734 fl. im Vorjahre, das ist um 206 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1894 auf 11.928 fl., gegen 11.681 fl. im Vorjahre, das ist um 247 fl., mithin um 2·1 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zehn Monate 1894 pro Jahr ermittelten Kilometer-Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1894 Gulden
A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.	
1. Wiener Verbindungsbahn	97.457
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60.976
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	34.242
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	32.076
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	23.796
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	22.932
7. Leoben-Vordernberger Bahn	22.273
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.358
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	19.393
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	19.044
11. Böhmische Westbahn	18.774
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.208
13. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.907
14. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.227
15. Böhmische Nordbahn	13.788
16. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.251
17. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.290
18. Kgl. Ungar. Staatsbahnen	11.203
19. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	11.158
20. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.873
21. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.273
22. Eisenbahn Wien-Aspang	8.788
23. Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.507
24. Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.917
25. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.093
26. Mährisch-schlesische Centralbahn	7.058
27. Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.406
28. Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.861
B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.832
2. Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftr.)	19.207
3. Localbahn Swolenowes-Smečna	18.978
4. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	15.924
5. Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl, elekt. Betr.)	14.114
6. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	13.565
7. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.707
8. Stauding-Stramberger Localbahn	11.905
9. Brünner Localbahn (Dampftramway)	11.820
10. Kuttenberger Localbahn	10.478
11. Bozen-Meraner Bahn	9.505
12. Neutitscheiner Localbahn	8.522
13. Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	8.305
14. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	8.167
15. Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	8.117
16. Localbahn Dolina-Wygoda	7.810
17. Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.562
18. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	6.446
19. Budapester Localbahnen	6.418
20. Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	6.198
21. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	5.480
22. Gölnitzthalbahn	4.944
23. Unterkrainer Bahnen	4.938
24. Localbahn Zsebely-Csakovár	4.853
25. Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	4.673
26. Localbahn Petroszény-Lupény	4.540
27. Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.343
28. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4.340
29. Poprádthalbahn	4.165
30. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.052
31. Bukowinaer Localbahnen	4.039
32. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	4.002
33. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.811
34. Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	3.807
35. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.752
36. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.607
37. Eisenbahn Vinkovce-Brcska	3.566
38. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.535
39. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.485

40.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.418
41.	Löcsethalbahn	3.358
42.	Ungthalbahn	3.353
43.	Zsitvathalbahn	3.257
44.	Kremsthalbahn	3.232
45.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	3.226
46.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3.172
47.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalb.	3.084
48.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.935
49.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.910
50.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.887
51.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.870
52.	Böhmische Commercialbahnen	2.808
53.	Zagorianer Bahn	2.726
54.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.716
55.	Számosthalbahn	2.711
56.	Háromszéker Localbahnen	2.708
57.	Kolomeaer Localbahnen	2.666
58.	Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	2.658
59.	Torontaler Localbahnen	2.611
60.	Localbahn Nágy-Károly—Somkuti	2.548
61.	Localbahn Auspitz	2.539
62.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.528
63.	Localbahn Asch-Rossbach	2.494
64.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.428
65.	Mühlkreisbahn	2.399
66.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.382
67.	Localbahn Laibach-Stein	2.368
68.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	2.360
69.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.344
70.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.321
71.	Terret-Kowácznaer Localbahn	2.313
72.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.268
73.	Vicinalb. Debreczin—Hajdu-Nanás—B.-Mihály	2.198
74.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	2.180
75.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.160
76.	Steyrthalbahn	2.148
77.	Mährische Westbahn	2.066
78.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.066
79.	Localbahn Körös-Belovár	2.040
80.	Slavonische Localbahn	1.955
81.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.951
82.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.930
83.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen	1.916
84.	Biharer Vicinalbahnen	1.888
85.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.876
86.	Welser Localbahnen	1.842
87.	Gailthalbahn	1.804
88.	Hermannstadt—Nagy-Disznód	1.800
89.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.793
90.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.769
91.	Muranythalbahn	1.761
92.	Székler Eisenbahn	1.751
93.	Szilágysager Eisenbahn	1.750
94.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.728
95.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.699
96.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.672
97.	Localbahn Kaschau-Torna	1.639
98.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.630
99.	Murthalbahn	1.566
100.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.558
101.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.474
102.	Friauler Bahn	1.384
103.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	1.352
104.	Matraer Vicinalbahnen	1.304
105.	Békéser Comitatsbahnen	1.294
106.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	1.290
107.	Localbahn Szepes Olaszi—Szepes-Varálja	1.272
108.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.243
109.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	1.190
110.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.170
111.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.164
112.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.148
113.	Localbahn Wotic-Selčan	1.133
114.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.132
115.	Szepes-Béla—Podoliner Localbahn	1.112
116.	Borossebes-Menyházer Localbahn	1.072
117.	Felek-Fogaraser Localbahn	1.018
118.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	982
119.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	967
120.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	950
121.	Békes-Csánader Localbahn	938
122.	Taraczthalbahn	836
123.	Localbahn Warasdin-Golubovec	516

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	16·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	11·8
Mohács-Fünfkirchner Bahn	11·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn	9·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	7·7
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7·1
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	6·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5·6
Eisenbahn Wien-Aspang	5·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5·5
Wiener Verbindungsbahn	5·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	3·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·2
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	1·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·4
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	1·4
Böhmische Nordbahn	1·3
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	1·2
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·2
Böhmische Westbahn	0·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·05

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seew.)	95·2
Localbahn Zsebely-Csakovár	91·2
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	37·2
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	36·9
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	33·8
Unterkrainer Bahnen	33·6
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	27·1

	%
Localbahn Borossebes-Menyháza	26·9
Localbahn Warasdin-Golubovec	23·6
Kolomeaer Localbahnen	22·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	22·4
Budapester Localbahnen	21·9
Székler Eisenbahn	21·7
Szilágysager Eisenbahn	21·6
Localbahn Asch-Rossbach	20·5
Biharer Vicinalbahnen	18·3
Haraszti-Ráczkever Localbahn	18·0
Localbahn Potscherad-Wurzmes	17·3
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	17·4
Localbahn Petroszény-Lupény	16·3
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	16·2
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	15·5
Matraer Vicinalbahnen	15·4
Löcsethalbahn	15·2
Brünner Localbahn (Dampftramway)	15·0
Mezötur-Turkever Eisenbahn	14·8
Bukowinaer Localbahnen	14·0
Localbahn Budapest-Lajosmizse	13·4
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápath	13·2
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	13·0
Poprádthalbahn	12·9
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás—B.-Mihaly	12·8
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	12·1
Haromszéker Localbahnen	11·2
Localbahn Kaschau-Torna	11·0
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	10·8
Localbahn Ruma-Vrdnik	10·7
Békéser Comitatsbahnen	10·3
Neutitscheiner Localbahn	10·0
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	9·6
Számosthalbahn	9·5
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	8·7
Localbahn Gleisdorf-Weiz	8·5
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	7·8
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	7·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7·6
Taraczthalbahn	7·6
Kuttenberger Localbahn	7·4
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	7·3
Localbahn Mösel-Hüttenberg	5·9
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	5·9
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	5·2
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	4·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	4·1
Bozen-Meraner Bahn	3·7
Felek-Fogaraser Localbahn	3·7
Belišće-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	3·6
Localbahn Swolenowes-Smečna	3·4
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	3·3
Localbahn Wodňan-Prachatitz	3·2
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	2·8
Localbahn Terret-Kowaszna	2·7
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	2·3
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	2·2
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	2·1
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	1·9
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·7
Localb. Debreczin—Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	1·6
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl, elektr. Betr.)	1·4
Böhmische Commercialbahnen	1·0
Stauding-Stramberger Localbahn	1·0
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	0·6
Mährische Westbahn	0·2
Mühlkreisbahn	0·2

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Mährisch-schlesische Centralbahn	0·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·5
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·5
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	4·8
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	4·9
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	8·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Holicz-Gödinger Localbahn	0·4
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	0·8
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	0·9
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	1·7
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2·7
Gölnitzthalbahn	2·9
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3·9
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	4·1
Steyrthalbahn	5·3
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·5
Localbahn Laibach-Stein	5·9
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetr.)	6·1
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	6·2
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	7·5
Kremsthalbahn	8·3
Zagorianer Bahn	8·7
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	9·4
Localbahn Dolina-Wygoda	11·1
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	13·9
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	15·0
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	18·5
Localbahn Szentes-Hod—Mezö-Vásarhely	20·2
Localbahn Strakonitz-Winterberg	20·5
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	20·8
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	24·6
Torontaler Localbahnen	25·7
Welser Localbahn	33·6
Localbahn Bálaton-Szt. György—Somogy-Szobb	39·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Achenseebahn. Die Vergleichsdaten des Jahres 1893 sind der definitiven Abrechnung entnommen.

Die diesjährigen Mehreinnahmen pro October rühren daher, weil in denselben noch sämmtliche rückständige Beträge aus den directen und Rundreiseverkehren aufgenommen erscheinen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate October 1894 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem

Vorjahre resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des laufenden Jahres vom Jänner bis Ende Juli definitiv, ab August jedoch provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat October 1894 ausgewiesene Mindereinnahme gegen die gleiche Periode 1893 resultirt aus dem Güterverkehre und ist auf die verspätete Rübenernte im Jahre 1894 zurückzuführen.

Böhmische Westbahn. Im Monate October 1894 stellt sich gegenüber dem definitiven Resultate des gleichen Monates 1893 eine Mehreinnahme von fl. 11.575 heraus.

Der Personenverkehr hat um 2413 Personen abgenommen, dagegen wurden 22.388 t Güter mehr befördert, wobei der Artikel „Kohle" mit 18.034 t participirt.

Die Einnahmen pro 1893 sind definitiv, jene pro 1894 vom 1. Jänner bis 30. Juni definitiv, ab 1. Juli provisorisch.

Buschtěhrader Eisenbahn. Für den Monat October 1894 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2146, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 12.346, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 10.200; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2827, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 8873, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 11.700 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem schwächeren Verkehre von diversen Gütern, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1893 sind definitiv, jene pro 1894 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen des ersten Semesters 1894 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, exclusive der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, ist pro October 1894, im Gegenhalte zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 67.687 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 29.580 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 12.480 t mit einer Mindereinnahme von fl. 180.187 zu verzeichnen. Es resultirt somit eine Gesammt-Mindereinnahme von fl. 209.767.

Im Personenverkehre weisen die k. k. Staatsbahn-Linien in Galizien eine Mehrfrequenz von 3589 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 8065 aus, während auf die westlichen k. k. Staatsbahn-Linien eine Minderfrequenz von 71.376 Personen mit einem Einnahmen-Minus von fl. 37.645 entfallen.

Das ungünstige Reisewetter im Monate October 1894, sowie der Umstand, dass dieser Monat gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres einen Sonntag weniger zählte, erklären die vorerwähnten Ausfälle auf den westlichen Staatsbahn-Linien.

Auf den östlichen Staatsbahn-Linien wurden diese beiden Momente zufolge der durch die Lemberger Ausstellung bedingten erhöhten Personen-Frequenz paralysirt, was in den vorstehend angeführten Zahlen zum Ausdrucke gelangte.

Im Güterverkehre vertheilt sich die Minderbeförderung, wie folgt:

östliche Linien . . . . . 10.144 t
westliche Linien . . . . 2.336 t

Von dem Einnahmen-Ausfalle entfällt auf
die östlichen Linien . . fl. 79.930
die westlichen Linien . fl. 100.257

Die Minderbeförderung und die geringere Einnahme auf den galizischen Linien sind theils auf den auch im Gegenstandsmonate in Abnahme begriffenen Getreideverkehr, theils auf das ungünstige Wetter, welches die Zufahrtsstrassen unprakticabel machte und demnach die Zufuhr von Gütern zu den Bahnhöfen erschwerte, zurückzuführen. Auch auf den westlichen Linien konnte der durch den schwächeren Getreideverkehr hervorgerufene Ausfall durch die bedeutend gesteigerten Transporte an lebenden Thieren, Kohlen und Erzen nicht wettgemacht werden.

Es wurden im Monate October 1894 auf den westlichen Linien befördert:

an Getreide . . . . . weniger 4696 Wagen
an Kohlen . . . . . mehr 4769 „
an Erzen . . . . . . mehr 2053 „
an lebenden Thieren . mehr 1594 „

Der Ausfall an beförderten Tonnen steht in ungleichem Verhältnisse zu dem Ausfalle in den Einnahmen aus dem Güterverkehre auf den westlichen Linien, weil bei den Artikeln Kohlen und Erze, im Vergleiche zu Getreide, viel kürzere Verfrachtungsdistanzen und niedrigere Einheitssätze in Betracht kommen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Im Personenverkehre ist sowohl auf der Linie Lemberg—Czernowitz, als auch auf der Linie Czernowitz—Suczawa eine Mehrfrequenz und eine Mehreinnahme zu verzeichnen, und ergibt sich auf beiden Linien zusammen eine Mehrfrequenz von 14.188 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 639.

Die Geringfügigkeit der letzteren findet ihre Erklärung in der Vermehrung der Arbeitertransporte nach Rumänien, welche zu ermässigten Fahrpreisen abgefertigt wurden.

Der Einnahmenausfall im Güterverkehre ist auf die Minderbeförderung von Getreide zurückzuführen, welches zumeist über die ganze Strecke rollt, während das Holz sich nur auf ganz kurzen Strecken bewegt und daher trotz dessen Mehrverfrachtung den Ausfall im Getreideverkehre nicht auszugleichen vermochte.

Localbahn Asch-Rossbach.

Die nachgewiesene Mehreinnahme stammt zur Gänze aus dem Güterverkehre, welcher speciell eine bedeutende Frequenzsteigerung in Kohle nachzuweisen hat.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld.

Die Mehreinnahme dieser Linie entspringt zum kleineren Theile dem Personenverkehre, zum grösseren Theile jedoch dem Güterverkehre, welcher insbesonders in den Transporten von Tabak und Tabakfabrikaten ein Plus von 875 t ausweist.

Welser Localbahn.

Der Einnahmenausfall dieser Linie ist dem Ausbleiben der Steintransporte zur Traunregulirung zuzuschreiben, welche ein Quantum von 2896 t repräsentiren.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1894 (Kilometer)	1893 (Kilometer)	Im Monate October 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate October 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1893: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October 1894 (Kilometer)	1893 (Kilometer)
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen (incl. Lemberg-Czernow.-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft)	7.344	7.340	2,964.991	2,255.207	1,678.866	5,780.115	7,458.981	1.016	7,694.713	1.048	— 3·0	7.344	7.327
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	42.933	27.925	10.119	32.327	42.446	447	42.010	442	+ 1·1	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	16.687	8.784	1.944	6.968	8.912	524	10.504	618	— 15·2	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rosshach	15	15	5.878	9.073	740	3.481	4.221	281	3.239	216	+ 30·1	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	15.313	34.244	6.234	46.397	52.631	299	59.915	340	— 12·1	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	5.669	. . . .	4.748	4.748	594	5.291	661	— 10·1	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.605	3 714	1.691	12.005	13.696	685	11.061	553	+ 23·9	20	20
Friauler Bahn	17	. . .	3.100	272	697	520	1.217	72	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.587	1.511	1.808	1.820	3.628	93	3.447	88	+ 5·7	39	39
Gailthalbahn	31	. . .	5.089	1.286	1.678	2.130	3.808	123	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.896	3.470	1.635	3.207	4.842	323	4.496	300	+ 7·7	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.396	8.392	528	7.666	8.194	248	7.139	216	+ 14·8	33	33
Laihach-Stein	24	24	9.239	2.097	2.706	2.392	5.098	212	4.778	199	+ 6·5	24	24
Lemherg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	15.882	6.621	9.584	8.214	17.798	200	22.763	256	— 21·9	89	89
Mährische Westhahn	90	90	9.698	17.988	3.016	23.059	26.075	290	26.238	292	— 0·7	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.031	5.371	229	1.350	1.579	316	1.706	341	— 7·3	5	5
Murthalhahn	56	. . .	8.490	1.591	4.106	3.723	7.829	140	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.974	17.254	247	12.095	12.342	726	11.948	703	+ 3·3	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	4.762	1.591	806	1.727	2.533	253	2.575	258	— 1·9	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	18	6.765	3.977	2.067	4.461	6.528	204	4.915	273	— 25·3	32	2
Unterkrainer Bahnen	134	72	27.869	12.850	13 721	32.449	46.170	345	23.362	324	+ 6·5	103	8
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.037	1.296	896	1.305	2.201	200	2.593	236	— 15·3	11	11
Welser Localbahn	53	39	16.540	3.024	5.361	3.003	8.364	158	6.955	248	— 36·3	53	29
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	9.122	24.912	2.019	9.148	11.167	657	14.330	843	— 22·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	15	8.812	3.525	2.286	3.825	6.111	218	3.338	223	— 2·2	28	2
Wotic-Selčan	17	. . .	2.774	618	978	909	1.887	111	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.932	33.266	192	9.603	9.795	1.224	9.863	1.233	— 0·7	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.040	23.119	542	15.055	15.597	650	16.998	708	— 8·2	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	705	5.835	79	2.588	2.667	533	3.017	603	— 11·6	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	177.586	879.962	38,827	565.323	604.150	5.982	551.678	5.462	+ 9·5	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	193.267	262.116	81.185	390.982	472.167	1.476	493.651	1.543	— 4·3	320	320
Böhmische Westhahn	207	200	72.274	214.786	64.075	315.362	379.437	1.833	367.862	1.839	— 0·3	207	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	65.108	286.617	40.059	368.092	408.151	2.194	418.351	2.249	— 2·4	186	186
Linie Lit. B	236	236	107.140	294.846	50.300	468.807	519.107	2.200	507.407	2.150	+ 2·3	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	36.422	66.131	14.833	124.853	139.686	1.535	156.264	1.717	— 10·6	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordhahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	764 413	272.179	486.731	2,539.144	3,025.875	2.921	3,241.650	3.129	— 6·7	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	74.685	58.091	16.617	49.445	66.062	255	66.897	258	— 1·2	259	259
Kaschau-Oderherger Eisenhahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	53.490	84.731	23.425	198.938	222.363	3.474	209.902	3.280	+ 5·9	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.850	52.656	2.512	25.955	28.467	1.898	25.179	1.679	+ 13·0	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	52.729	70.713	20.971	87.673	108.644	705	108.517	705	. . .	154	154
Oesterr. Nordwesthahn:													
Garantirte Strecken	628	628	282.172	347.091	207.408	760.394	967.802	1.541	1,028.632	1.638	— 5·9	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	120.229	376.459	77.788	526.404	604.192	1.962	686.112	2.227	— 11·9	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	600.017	942.181	516.015	2,289.502	2,805.517	2.054	2,770.559	2.028	+ 1·3	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis 31. October 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
32,913.994	18,019.935	19,531.531	49,562.664	69,094.195	9.408	18,382.525	45,969.204	64,351.729	8.783	+ 7·1	11.290	10.540	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen, incl. Lemberg-Czern.-Jassy E.:
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.:
													Mährische Grenzbahn:
436.389	209.497	112.122	272.724	384.846	4.051	111.897	268.312	380.209	4.002	+ 1·2	4.861	4.802	Sternberg-Grulich
199.242	84.881	22.110	68.641	90.751	5.338	21.858	76.968	98.826	5.813	— 8·2	6.406	6.976	Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
62.258	57.275	6.974	24.195	31.169	2.078	6.002	19.857	25.859	1.724	+ 20·5	2.494	2.069	Asch-Rossbach
161.769	348.852	76.946	515.532	592.478	3.366	69.583	449.900	519.483	2.952	+ 14·0	4.039	3.542	Bukowinaer Localb.
. . . . .	65.634	. . . .	52.064	52.064	6.508	. . . .	58.536	58.536	7.317	— 11·1	7.810	8.780	Dolina-Wygoda
60.848	25.620	18.800	53.542	72.342	3.617	16.607	42.499	59.106	2.955	+ 22·4	4.340	3.546	Fehring-Fürstenfeld
26.867	1.075	7.242	1.980	9.222	1.153	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.384	. . .	Friauler Bahn
91.839	15.697	18.418	19.408	37.826	970	18.670	16.582	35.252	904	+ 7·3	1.164	1.085	Fürstenfeld-Hartberg
19.029	2.735	6.809	5.216	12.025	1.503	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.804	. . .	Gailthalbahn
61.824	26.987	17.496	25.220	42.716	2.848	16.903	22.474	39.377	2.625	+ 8·5	3.418	3.150	Gleisdorf-Weiz
40.657	104.974	6.935	66.377	73.312	2.222	7.196	52.597	59.793	1.812	+ 22·6	2.666	2.174	Kolomeaer Localbahnen
87.343	19.095	27.631	19.717	47.348	1.973	28.122	22.208	50.330	2.097	— 5·9	2.368	2.516	Laibach-Stein
175.292	83.044	110.250	129.010	239.260	2.688	112.287	109.716	222.003	2.494	+ 7·8	3.226	2.993	Lemberg-Belzec
103.874	82.296	33.941	121.059	155.000	1.722	31.818	122.910	154.728	1.719	+ 0·2	2.066	2.063	Mährische Westbahn
21.031	64.360	2.295	15.798	18.093	3.619	2.393	14.685	17.078	3.416	+ 5·9	4.343	4.099	Mösel-Hüttenberg
8.490	1.591	4.106	3.723	7.829	1.305	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.566	. . .	Murthalbahn
19.433	33.718	2.505	25.142	27.647	1.626	2.477	20.981	23.458	1.380	+ 17·8	1.951	1.656	Potscherad-Wurzmes
46.842	10.192	8.411	11.261	19.672	1.967	7.583	11.000	18.583	1.858	+ 5·9	2.360	2.230	Schwarzenau-Waidhofen
76.644	22.929	23.996	38.494	62.490	1.953	1.702	3.213	4.915	2.458	— 20·5	2.344	2.950	Strakonitz-Winterberg
258.854	117.134	116.934	306.873	423.807	4.115	11.002	13.648	24.650	3.081	+ 33·6	4.938	3.697	Unterkrainer Bahnen
51.947	12.329	13.616	13.291	26.907	2.446	12.959	15.726	28.685	2.608	— 6·2	2.935	3.130	Vöcklabruck-Kammer
172.488	27.851	49.144	32.195	81.339	1.535	26.925	40.118	67.043	2.312	— 33·6	1.842	2.774	Welser Localbahn
99.494	226.458	22.260	92.724	114.984	6.764	20.546	83.218	103.764	6.104	+ 10·8	8.117	7.327	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
94.782	15.772	24.256	23.971	48.227	1.722	1.342	1.996	3.338	1.669	+ 3·2	2.066	2.003	Wodňan-Prachatitz
2.774	618	978	909	1.887	944	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.133	. . .	Wotic-Selčan
19.896	285.452	2.148	82.564	84.712	10.589	1.542	88.137	89.679	11.210	— 5·5	12.707	13.452	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
22.718	91.968	6.071	64.075	80.146	3.335	5.487	71.147	76.634	3.193	+ 4·5	4.002	3.832	Časlau-Zawratetz
7.858	46.873	1.026	21.807	22.833	4.567	815	23.511	24.327	4.865	— 6·1	5.480	5.838	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
1,688.949	7,223.323	404.310	4,727.833	5,132.143	50.813	400.402	4,362.745	4,763.147	47.160	+ 7·7	60.976	56.592	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,972.644	1,691.691	856.866	2,819.845	3,676.711	11.489	827.128	2,801.534	3,628.662	11.340	+ 1·3	13.788	13.608	Böhmische Nordbahn
858.930	1,709.725	703.805	2,534.799	3,238.604	15.645	698.616	2,415.410	3,114.026	15.570	+ 0·5	18.774	18.684	Böhmische Westbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
678.330	2,062.835	469.282	2,536.719	3,006.001	16.161	440.036	2,501.149	2,941.185	15.813	+ 2·2	19.393	18.976	Linie Lit. A
1,231.293	2,552.443	763.604	3,746.428	4,510.032	19.110	726.611	3,722.666	4.449.277	18.853	+ 1·4	22.932	22.624	Linie Lit. B
389.235	561.273	159.845	1,069.162	1,229.007	13.507	147.692	1,144.298	1,291.990	14.197	— 4·9	16.208	17.036	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
7,820.654	8,971.995	5,134.321	22,558.063	27,692.384	26.730	4,889.396	21,336.455	26,225.851	25.315	+ 5·6	32.076	30.378	Hauptbahnnetz
773.497	368.953	178.477	367.208	545.685	2.107	165.822	341.385	507.207	1.958	+ 7·6	2.528	2.350	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
483.407	794.425	229.367	1,596.875	1,826.242	28.535	215.758	1,516.022	1,731.780	27.059	+ 5·5	34.242	32.471	Oesterr. Strecke
94.333	496.353	25.801	252.610	278.411	18.561	24.116	215.337	239.453	15.964	+ 16·3	22.273	19.157	Leoben-Vordernberger
555.096	470.473	236.422	669.419	905.841	5.882	229.958	679.531	909.489	5.906	— 0·4	7.058	7.087	Mähr.-schles. Centralb.
													Oesterr. Nordwestbahn
2,920.077	2,459.861	2,067.953	6,256.713	8,324.666	13.256	1,973.176	6,233.462	8,206.638	13.068	+ 1·4	15.907	15.682	Garantirte Strecken
1,297.771	2,767.413	805.367	4,419.845	5,225.212	16.965	783.536	4,519.606	5,303.142	17.218	— 1·5	20.358	20.662	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
5,901.026	6,832.846	5,074.887	16,603.832	21,678.719	15.870	4,723.095	16,660.090	21,383.185	15.653	+ 1·4	19.044	18.785	Oesterr. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1894	1893	Im Monate October 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	28.746	22.820	8.000	22.424	30.424	922	26.214	794	+ 16·1	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	1,103.778	461.780	841.271	2,609.929	3,451.200	2.281	3,475.562	2.297	— 0·7	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	9.068	. . . .	1.410	. . . .	1.410	353	1.692	423	— 16·5	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	152.880	181.381	60.693	282.451	343.144	1.204	344.890	1.210	— 0·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	82.231	39.337	23.102	42.471	65.573	737	68.419	769	— 4·2	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	21.885	69.408	7.970	82.292	90.262	1.389	89.339	1.374	+ 1·1	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	93.218	111.460	10.560	64.032	74.592	9.324	78.046	9.756	— 4·4	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	5.962	1.631	631	908	1.539	220	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	27.860	126.568	7.736	92.202	99.938	523	107.479	563	— 7·1	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	24.370	7.122	16.643	18.514	35.157	1.134	35.428	1.143	— 0·8	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	2.258	1.213	1.099	2.439	3.538	141	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	3.431	3.392	1.126	6.197	7.323	293	10.045	402	— 27·1	25	25
Kremsthalbahn	70	70	20.532	7.497	7.660	11.452	19.112	273	19.730	282	— 3·2	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.853	9.132	934	4.205	5.139	1.713	3.737	1.246	+ 37·5	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	10.086	1.102	7.700	2.504	10.204	425	10.611	442	— 3·8	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	8.030	1.174	5.704	5.628	11.332	195	10.910	188	+ 3·7	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.524	8.098	1.937	6.152	8.089	1.011	7.225	903	+ 12·0	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	3	2.123	1.720	742	2.901	3.643	243	839	280	— 13·2	15	0·3
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.319	1.175	1.019	1.512	2.531	101	2.785	111	— 9·0	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	28	12	36.645	10.926	13.280	11.137	24.417	872	19.821	1.652	— 47·2	16	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	68	64	15.087	2.698	9.871	4.037	13.908	205	13.055	204	+ 0·5	66	51
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.075	27.663	1.138	18.020	19.158	1.064	16.792	933	+ 14·0	18	18
Steyrthalbahn	48	48	13.154	4.610	4.200	4.550	8.750	182	10.590	221	— 17·6	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.824	22.771	170	16.488	16.658	1.666	18.111	1.811	— 8·0	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.275	10.536	2.113	12.566	14.679	376	13.185	338	+ 11·2	39	39
Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Au-Seewiesen	49	26	9.542	5.374	2.617	5.150	7.767	159	2.072	80	+ 98·8	49	26
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	72.650	6.886	6.807	4.286	11.093	1.109	9.609	961	+ 15·4	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	170.949	447	24.941	692	25.633	570	28.771	639	— 10·8	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	47.417	. . . .	5.700	. . . .	5.700	475	7.405	617	— 23·0	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	133.789	. . . .	10.577	. . . .	10.577	1.511	11.161	1.594	— 5·2	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz L.-C.	6	. . .	76.648	1.888	5.404	639	6.043	1.007	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	100.391	. . . .	7.826	. . . .	7.826	1.304	7.801	1.300	+ 0·3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	7.453	3.204	1.803	2.924	4.727	338	6.580	470	— 28·1	14	14
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	36.987	11.155	4.389	4.621	9.010	693	10.797	831	— 16·6	13	13
Summe	16.253	15.925	8,172.569	8,897.212	4,502.294	18,090.487	22,592.781	1.390	23,101.256	1.451	— 4·2	16.081	15.793
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488·5	7.486	2,960.500	1,824.900	2,017.300	6,387.300	8,404.600	1.123	8,319.097	1.111	+ 1.0	7.488·5	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	22.300	28.500	7.800	34.200	42.000	618	39.108	575	+ 7·4	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	18.300	4.000	11.000	8.000	19.000	171	18.115	163	+ 4·9	111	111
Bálaton-St. György-Somogy-Szobb	60	15	5.700	2.100	2.300	3.200	5.500	92	1.353	90	+ 2·2	60	1
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	6.200	2.000	2.500	4.000	6.500	79	. . . .	. . .	. . .	82	. . .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.800	2.600	2.300	3.900	6.200	127	7.417	151	— 15·9	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	26.000	5.300	10.400	10.600	21.000	159	18.230	138	+ 15·2	132	132
Budapest-Lajosmizse Localbahn	64	64	7.200	5.500	3.600	5.900	9.500	148	8.656	135	+ 9·6	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	130	130	13.300	3.900	8.000	7.800	15.800	122	16.947	130	— 6·2	130	130

Vom 1. Jänner bis Ende October 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October — 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter	1894: im Ganzen	1894: per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	1893: für Güter	1893: im Ganzen	1893: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate: 1894 (Gulden)	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
288.714	229.581	78.271	204.246	282.517	8.561	76.022	176.584	252.606	7.655	+ 11·8	10.273	9.186	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
12,452.662	3,855.622	9,127 837	20,874.942	30,002.779	19.830	8,715.395	21,272.005	29,987.400	19.820	+ 0·05	23.796	23.784	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
315.226	. . . . .	47.046	. . . . .	47.046	11.762	46.402	. . . . .	46.402	11.601	+ 1·4	14.114	13.921	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,523.902	1,373.888	599.100	2,310.498	2,909 598	10.209	564.611	2,311.173	2,875.784	10.090	+ 1·2	12.251	12.108	Südnordd. Verbindgsb.
887.160	341.357	295.969	355.804	651.773	7.323	277.650	339.756	617.406	6.937	+ 5·6	8.788	8.324	Wien-Aspang Bahn
242.368	559.270	85.321	685.311	770.632	11.856	82.064	675.289	757.353	11.652	+ 1·8	14.227	13.982	Wien-Pottend.-W.Neust.
1,207.406	931.782	124 071	525.637	649.708	81.214	95.182	521.805	616.987	77.123	+ 5·3	97.457	92.548	Wiener Verbindungsb.
													Selbständige Localb.
21.448	3.320	2.213	2.019	4.232	2.116	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	2.539	. .	Auspitzer Localbahn
260.192	381.201	71.696	375.286	446 982	2.340	67.600	374.906	442.506	2.317	+ 1·0	2.808	2.780	Böhm. Commercialb.
217.626	41.742	145.617	99.927	245.544	7.921	134.922	101.867	236.789	7.638	+ 3·7	9.505	9.165	Bozen-Meraner Bahn
6.298	2.264	3.251	4.790	8.041	1.608	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.930	. . .	Deutschbrod Humpoletz
32.238	22.063	11.385	36.963	48.348	1.934	12.336	36.430	48.766	1.951	— 0·9	2.321	2.341	Gr.-Priesen-W.-Auscha
227.674	65.514	88.595	99.938	188.533	2.693	100.799	104.709	205.508	2.936	— 8·3	3.232	3.523	Kremsthalbahn
94.868	35.164	9.409	16.787	26.196	8.732	8.817	15.570	24.387	8.129	+ 7·4	10.478	9.755	Kuttenberger Localb.
88.105	8.856	56.533	19.692	76.225	3.176	53.437	22.363	75.800	3.158	+ 0·6	3.811	3.790	Mori-Arco-Riva a./G.
87.852	11.380	64.863	51.086	115.949	1.999	63.942	51.796	115.738	1.995	+ 0·2	2.399	2.394	Mühlkreisbahn
99 921	47.900	17.825	38.989	56.814	7.102	16.884	34.786	51.670	6.459	+ 10·0	8.522	7.751	Neutitscheiner Localb.
23.770	17.478	7.929	25.304	33.233	2.215	213	626	839	2.797	— 20·8	2.658	3.356	Reichenau a/K-Solnitz
31.071	7.754	9.853	10.294	20.147	806	9.855	11.919	21.774	871	— 7·5	967	1.045	Radkersburg-Luttenbg.
246.149	98.215	82.304	98.568	180.872	11.304	69.220	97.205	166.425	13.869	— 18·5	13.565	16.643	Reichenberg-Gablonz
242.407	21.573	158.480	35.951	194.431	2.946	127.459	20.308	147.767	2.897	+ 1·7	3.535	3.476	Salzkammergut-Localb.
54.230	247.958	12.152	166.431	178.583	9.921	11.452	165.417	176.869	9.826	+ 1·0	11.905	11.791	Stauding-Stramberg
137.973	35.321	44.480	41.450	85.930	1.790	45.409	45.301	90.710	1.890	— 5·3	2.148	2.268	Steyrthalbahn
15.684	210.704	1.547	156.606	158.153	15.815	1.566	151.400	152.966	15.296	+ 3·4	18.978	18.355	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
62.549	108.447	21.010	130.850	151.860	3.894	21.019	89.917	110.936	2.844	+ 36·9	4.673	3.413	Cilli-Wöllan
113.787	46.385	33.879	44.390	78.269	1.597	9.330	11.930	21.260	818	+ 95·2	1.916	982	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies
													Dampftramways.
803.952	35.091	77.691	20.812	98.503	9.850	73.632	12.008	85.640	8.564	+ 15·0	11.820	10.277	Brünner Localeisenb.-G.
1,974.194	4.827	304.628	6.798	311.426	6.921	298.076	6.534	304.610	6.769	+ 2·2	8.305	8.123	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
552.605	. . . .	61.977	. . . . .	61.977	5.165	68.406	. . . . .	68.406	5.701	— 9·4	6.198	6.841	Innsbruck-Hall i. T.
1,364.074	. . . . .	115.687	. . . . .	115.687	16.527	123.595	. . . . .	123.595	17.656	— 6·4	19.832	21.187	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
203.568	3.118	14.884	1.122	16.006	16.006	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	19.207	. . .	M.-Ostrau-Wilkow. L.B.
988 906	. . . . .	79.622	. . . . .	79.622	13.270	73.909	. . . . .	73.909	12.318	+ 7·7	15 924	14.782	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
188.841	29.785	46.261	28.952	75.213	5.372	46.420	25.856	72.276	5.163	— 4·1	6.446	6.196	Salzburger Eisenb. u. Tr.
331.194	98.300	41.371	40.554	81.925	6.302	34.336	51.070	85.406	6.570	— 4·1	7.562	7.884	Wiener Localbahnen: (Wien-Wr. Neudorf)
37,398.379	67,944.311	49,328.015	148,349.524	197,677.539	12.293	46,493.543	142,797.364	189,290.907	11.986	+ 2·6	14.752	14.383	**Summe**
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen
27,052.500	13,902.000	17,858.400	52,051.299	69,909.699	9.336	16,300.002	49,209.982	65,509.984	8.751	+ 6·6	11.203	10.500	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
276.100	236.400	86.900	361.759	448.659	6.598	80.802	330.164	410.966	6.043	+ 9·1	7.917	7.251	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
186.000	29.900	105.900	59.900	165.800	1.494	108.004	49.591	157.595	1.420	+ 5·2	1.793	1.700	Bács-Bodrogher Com.B.
51.600	18.550	21.000	28.100	49.100	818	557	794	1.351	1.351	— 39·5	982	1.621	Bálat.-St.G.-Som.-Szobb
75.100	16.950	30.100	34.000	64.100	782	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	938	. . .	Békés-Csanáder Bahn
35.250	20.950	21.200	31.600	52 800	1.078	18.961	28.925	47.886	977	+ 10·3	1.294	1.172	Békéser Comitatsbahnen
244.800	54.650	98.000	109.600	207.600	1.573	95.141	80.399	175.540	1.330	+ 18·3	1.888	1.596	Bihárer Vicinalbahn
62.200	51.450	31.100	52.000	83.100	1.298	37.312	36.021	73.333	1.145	+ 13·4	1.558	1.734	Budapest-Lájosmizse
122.800	30.250	73.800	60.900	134.700	1.036	73.641	58.827	132.468	1.019	+ 1·6	1.243	1.222	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October		Im Monate October 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate October 1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October	
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	9.600	5.600	4.800	7.300	12.100	212	13.074	229	— 7·4	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	3.600	900	1.800	1.800	3.600	69	4.541	87	— 20·7	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	42	8.800	5.000	4.000	10.000	14.000	280	13.222	314	— 10·8	50	42
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	23.000	6.500	16.000	13.000	29.000	414	24.916	355	+ 16·6	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	12.000	7.000	6.000	14.000	20.000	169	19.595	166	+ 1·8	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	21.600	7.200	10.800	14.500	25.300	207	30.031	246	— 15·9	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod	13	. . .	2.500	500	500	1.000	1.500	115	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	5.200	1.000	2.600	1.900	4.500	141	4.214	131	+ 7·6	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tomási-Miklosv.	12	. . .	1.100	1.000	400	1.100	1.500	125	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Kaposvár-Mecsolád Localbahn	26	. . .	1.200	1.200	600	2.400	3.000	115	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	56	40	9.000	5.000	4.500	6.500	11.000	196	6.208	155	+ 26·4	56	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.200	3.300	2.100	4.900	7.000	153	9.396	208	— 21·6	45	45
Körös-Belovár Localbahn	33	. . .	5.000	1.000	2.500	2.000	4.500	136	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	4.000	1.500	1.600	2.200	3.800	165	3.830	166	— 0·6	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	5.400	3.600	2.700	5.300	8.000	90	7.176	80	+ 12·5	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	5.100	3.600	3.100	4.400	7.500	227	7.363	223	+ 1·8	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	12.800	5.400	5.700	10.800	16.500	130	15.969	125	+ 4·0	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	3.300	800	1.000	1.000	2.000	125	1.934	120	+ 4·2	16	16
Muránythal-Bahn	41	. . .	3.200	2.300	1.300	4.700	6.000	146	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	4.800	5.600	4.300	11.200	15.500	272	12.243	214	+ 27·1	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	3.200	5.500	800	7.200	8.000	444	7.817	434	+ 2·3	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	4.600	3.800	2.300	5.300	7.600	217	10.202	291	— 25·4	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	350	1.800	100	1.900	2.000	111	1.789	99	+ 12·1	18	18
Slavonische Localbahn	49	. . .	8.000	4.000	4.000	8.000	12.000	245	. . . .	. . .	. . .	49	. . .
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.000	2.200	2.200	3.300	5.500	117	6.082	129	— 9·3	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	13.100	2.500	5.900	4.900	10.800	204	12.276	231	— 11·7	53	5
Száthmar-Nágybányaer L.-B.	60	60	10.000	4.500	6.000	9.000	15.000	250	14.679	244	+ 2·4	60	6
Szekler Bahn	39	39	6.400	1.900	3.200	2.800	6.000	154	5.375	137	+ 12.4	39	3
Szentes-Hod-Mezö-Vásárhely	37	12	6.600	1.000	3.300	1.300	4.600	124	1.412	117	+ 6·6	37	
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.100	7.500	6.000	12.000	18.000	168	16.074	150	+ 12·0	107	10
Taraczthal-Bahn	32	32	500	150	300	300	600	18	1.169	36	— 50·0	32	3
Torontaler Localbahnen	182	109	33.000	9.500	18.000	19.000	37.000	203	35.321	324	— 37·3	158	10
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	3.100	3.600	1.900	4.700	6.600	206	6.403	201	+ 2·4	32	3
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.900	14.900	3.500	16.500	20.000	400	17.588	351	+ 14·0	50	5
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.200	600	1.100	900	2.000	54	1.670	45	+ 20·0	37	3
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	42.000	22.100	21.000	44.300	65.300	220	72.393	243	— 9·5	297	29
Zagorianer Bahn	116	116	23.600	7.500	11.800	15.000	26.800	231	31.190	269	— 14·1	116	11
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	9	800	450	1.000	500	1.500	167	1.294	144	+ 16·0	9	
Zsitvathalbahn	41	. . .	6.000	3.800	2.400	7.600	10.000	244	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	106.281	188.593	55.677	332.712	388.389	1.012	367.432	957	+ 5·4	384	38
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.069	46.405	2.027	44.556	46.583	689	52.179	772	— 10·7	67·6	67·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	50.999	49.143	15.946	67.146	83.092	704	107.883	914	— 23·0	118	11
Südbahn-Gesellsch. ung. Linien	703	703	139.537	248.320	161.110	646.390	807.500	1.148	813.747	1.157	— 0·8	703	70
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	60.076	50.840	34.650	80.850	115.500	355	123.220	379	— 6·3	325	32
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	749	10.088	272	10.511	10.783	281	9.116	238	+ 18·0	38·3	38·
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	686	1.926	230	1.160	1.390	66	1.318	63	+ 5·0	21	
Barcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	6.831	13.336	5.888	27.941	33.829	275	38.091	310	— 11·3	123	12
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	192.807	3.675	20.180	2.087	22.267	328	20.198	479	+ 10·2	42·2	42·
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	51.078	2.904	5.106	641	5.747	718	5.731	716	+ 0·2	8	
Eperies-Bartfeld	44·8	. . .	4.018	1.683	2.971	3.645	6.616	147	. . . .	. . .	. . .	44·8	. .
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.929	13.162	727	14.830	15.557	471	18.493	560	— 15·9	33	3
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	8.044	1.002	2.019	1.591	3.610	212	4.582	269	— 21·2	17	1
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	18.026	1.160	2.839	1.339	4.178	154	2.689	99	+ 55·5	27	2
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.845	8.862	234	3.704	3.938	1.158	3.675	1.051	+ 10·0	3·4	3
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	2.184	2.725	318	899	1.217	135	971	108	+ 25·0	9	
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.504	1.272	1.154	1.803	2.957	295	2.901	290	+ 1·7	10	1
Löcsethalbahn	13	13	3.746	1.176	1.157	955	2.112	162	1.923	148	+ 9·4	13	1
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	6.416	11.919	1.783	17.632	19.415	323	14.047	231	+ 40·0	60·6	60
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	. . .	4.433	9.894	1.881	16.806	18.687	275	. . . .	. . .	. . .	68	. .
Poprádthalbahn	15	15	5.581	4.454	1.362	3.379	4.741	316	4.691	313	+ 0·9	15	
Szamosthalbahn	222	222	29.574	14.438	21.492	35.108	56.600	255	56.086	252	+ 1·1	222	2
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	. . .	1.165	1.260	248	625	873	73	. . . .	. . .	. . .	12	. .
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	5	. .	900	291	155	269	424	85	. . . .			0·4	. .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	10	3.600	1	1.050	1.051	181	1.788	304	— 40·4	5·8	5
Ungthalbahn	43	. . .	7.000	2.600	2.094	4.745	6.839	159	. . . .	. . .	. . .	20	. .
Summe	12.934	12.295	4,098.638	2,738.828	2,577.821	8,071.774	10,649.595	823	10,496.130	854	— 3·6	12.790	12.2

Vom 1. Jänner bis Ende October 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
88.800	47.000	44.400	60.000	104.400	1.832	43.789	48.801	92.590	1.624	+ 12·8	2.198	1.949	Debreczin-Hajdu-Nánás
49.600	9.650	24.800	19.300	44.100	848	28.399	14.147	42.546	818	+ 3·7	1.018	981	Felek-Fogaraser Bhf.
75.800	43.850	32.050	87.550	119.600	2.392	27.981	88.686	116.667	2.778	— 13·9	2.870	3.334	Gran—Almás-Füzitö
184.800	53.850	128.400	108.000	236.400	3.377	127.570	89.845	217.415	3.105	+ 8·7	4.052	3.726	G. Kikinda-G. Becskerek
140.800	51.650	70.400	103.500	173.900	1.474	72.624	78.114	150.738	1.276	+ 15·5	1.769	1.531	Grosswardein-B.-Vaskoh
241.600	78.500	117.900	157.400	275.300	2.254	123.992	123.300	247.292	2.026	+ 11·2	2.708	2.431	Háromszéker Localb.
5.800	700	1.500	1.500	3.000	1.500	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.800	. . .	Hermannst.-N.Disznod
49.400	9.400	24.700	18.750	43.450	1.358	26.023	13.652	39.675	1.239	+ 9·6	1.630	1.486	Hermannst.-Rothenthp.
10.600	7.050	4.050	8.850	12.900	1.075	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.290	. . .	Hidegkut-Gyönk-Tomási
2.200	2.500	1.100	4.850	.5950	992	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.190	. . .	Kaposvár-Mecsolad
75.500	26.450	37.750	38.750	76.500	1.366	29.772	19.500	49.272	1.231	+ 11·0	1.639	1.477	Kaschau-Torna
38.000	30.550	19.000	45.800	64.800	1.440	20.338	45.049	65.387	1.453	— 0·8	1.728	1.744	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
9.000	2.000	4.500	4.000	8.500	1.700	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.040	. . .	Körös-Belovar Lb.
35.500	13.650	14.250	17.800	32.050	1.393	11.766	19.254	31.020	1.348	+ 3·3	1.672	1.617	Kun-St. Márton-Szentes
44.000	32.200	22.000	48.500	70.500	792	22.883	37.232	60.115	675	+ 17·3	950	810	Máros-Ludás—Bistritz
49.000	24.600	29.500	29.900	59.400	1.800	31.392	29.673	61.065	1.850	— 2·7	2.160	2.220	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
120.900	42.700	52.400	85.700	138.100	1.087	44.306	75.094	119.400	940	+ 15·4	1.304	1.128	Matraer Vicinalbahnen
27.000	5.900	8.050	7.550	15.600	975	6.666	6.930	13.596	849	+ 14·8	1.170	1.018	Mezötur-Turkever E.
48.700	23.250	13.500	46.700	60 200	1.648	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.761	. .	Murányithalbahn
66.300	44.150	41.100	87.900	129.000	2.263	32.679	61.373	94.052	1.650	+ 37·2	2.716	1.980	Nyiregyháza-M.-Szalka
38.200	37.450	9.350	58.750	68.100	3.783	10.664	47.910	58.574	3.254	+ 16·3	4.540	3.905	Petroszény-Lupény
43.200	28.150	21.600	41.900	63.500	1.817	30.655	53.750	84.405	2.411	— 24·6	2.180	2.893	P. Tenyö-K. Szt. Marton
4.900	18.450	1.400	20.700	22.100	1.228	1.286	18.693	19.979	1.109	+ 10·7	1.474	1.330	Ruma-Vrdnik
58.300	24.150	31.300	48 500	79.800	1.629	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.955	. . .	Slavonische Localbahn
54.000	13.150	24.400	19.900	44.300	943	22.286	20.814	43.100	917	+ 2·8	1.132	1.100	Somogy-Szobb-Barcs
123.400	34.950	58.500	69.000	127.500	2.406	56.005	56.878	112.883	2.130	+ 13·0	2.887	2.556	Steinamanger-Pinkafeld
97.500	43.150	58.600	86.900	145.500	2.425	42.565	100.040	142.605	2.376	+ 2·1	2.910	2.851	Száthmar-Nagybánya
54.400	21.100	27.200	29.700	56.900	1.459	24.040	22.744	46.784	1.199	+ 21·7	1.751	1.438	Székler Bahn
70.000	5.200	35.100	6.600	41.700	1.127	1.289	123	1.412	1.412	— 20·2	1.352	1.694	Szentes-H.M.-Vasárhely
49.700	59.900	60.100	95.900	156.000	1.458	49.578	78.765	128.343	1.199	+ 21·6	1.750	1.438	Szilágyságer Eisenb.
5.650	9.400	3.450	18.850	22.300	697	3.384	17.373	20.757	648	+ 7·6	836	777	Taraczthal-Bahn
244.600	111.500	110.900	223.900	343.800	2.176	82.171	237.277	319.448	2.930	— 25·7	2.611	2.514	Torontaler Localb.
27.500	21.300	16.700	28.600	45.300	1.416	16.404	23.646	40.050	1.251	+ 13·2	1.699	1.501	Ujszász-Jászapáther E.
23.250	109.200	27.600	121.000	148.600	2.972	30.444	86.529	116.973	2.339	+ 27·1	3.566	2.806	Vinkovce-Brcska
21.800	4.800	9.850	6.050	15.900	430	7.880	5.017	12.897	348	+ 23·6	516	417	Warasdin-Golubovec
441.300	178 500	205.000	356.300	561.300	1.890	203.918	295.026	498.944	1.686	+ 12·1	2.268	2.023	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
288.000	64.350	134.550	128.750	263.300	2.270	135.432	153.301	288.733	2.488	— 8·7	2.726	2.985	Zagorianer Bahn
19.450	13.850	9.650	26.750	36.400	4.044	2.907	1.324	4.231	2.115	+ 91·2	4.853	2.538	Zsebely-Csákovárer Lb.
11.500	7.200	4.600	14 400	19.000	2.714	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.257	. . .	Zsitvathalbahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
1,018.517	1,768 229	618.375	2,861.127	3,479.502	9.061	613.854	2,758.947	3,372.801	8.783	+ 3·0	10.873	10.540	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
49.476	391.353	23.377	455.868	479.245	7.089	23.842	405.645	429.487	6.353	+ 11·6	8.507	7.624	Mohács-Fünfkirchner B.
490.263	401.766	154.452	543.072	697.524	5.911	156.217	576.975	733.192	6.213	— 4·8	7.093	7.456	Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
1,623.966	1,908.462	1,519.752	5,016.935	6,536.687	9.298	1,447.723	5,188.450	6,636.173	9.440	— 1·5	11.158	11.328	Südb.-Ges. ung. Linien
													Selbstständige Localbahnen:
487.132	463.292	299.730	716.680	1,016.410	3.127	304.420	728.920	1,033.340	3.180	— 1·7	3.752	3.816	Arader u. Csánader E.
73.61	87.132	2.573	95.871	98.444	2.570	2.534	92.444	94.978	2.479	+ 3·6	3.084	2.975	Belišče-Kapelna(Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
9.100	20.332	3.709	15.072	18.781	894	1.235	2.994	4.229	704	+ 26·9	1.072	844	Borossebes-Menyháza
64.898	140.837	60.117	265.004	325.121	2.643	62.612	275.725	338.337	2.751	— 3·9	3.172	3.301	Bárcs-Pakracer E.
1,663.950	22.460	210.924	14.778	225.702	5.348	173.362	11.733	185.095	4.386	+ 21·9	6.418	5.263	Budapester Localb.
427.744	26.914	48.436	5.983	54.419	6.802	41.426	11.953	53.379	6.647	+ 2·3	8.167	7.981	Budapest-Szt. Lörincz
48.824	23.741	37.684	52.985	90.669	2.024	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.428	. . .	Eperies-Bártfeld
27.810	124.595	7.810	128.150	135.960	4.120	6.556	133.553	140.109	4.246	— 2·9	4.944	5.095	Gölnitzthal-Bahn
75.663	8.377	20.068	13.680	33.748	1.985	24.146	15.547	39.693	2.335	— 15·0	2.382	2.802	Güns-Steinamager
88.030	5.252	20.382	5.466	25.848	957	17.728	4.178	21.906	811	+ 18·0	1.148	974	Haraszti-Ráczkeve
16.968	17.864	2.165	8.635	10.800	3.173	1.952	8 879	10.831	3.186	— 0·4	3.807	3.823	Holics-Gödinger Lb.
25.180	26.324	4.534	9.540	14.074	1.564	4.484	6.035	10.519	1.169	+ 33·8	1.876	1.401	Kesmárk-Szepés-Bela
35.888	13.950	12.166	16.879	29.045	2.904	11.016	17.482	28.498	2.849	+ 1·9	3.485	3.419	Keszthély-B. Szt.György
36.826	9.718	11.662	8.054	19.716	1.517	11.100	6.019	17.119	1.317	+ 15·2	3.358	1.579	Löcsethalbahn
73.680	113.060	16.667	165.599	182.266	3.006	14.299	142.402	156.701	2.585	+ 16·2	3.607	3.002	Marmaroser Salzb. A.-G.
36.204	69.959	14 993	129.371	144.364	2.123	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.548	. . .	Nagy-Károly-Somkuti
69.414	44.684	19.429	32.631	52.060	3.471	16.069	30.027	46.096	3.073	+ 12·9	4.165	3.687	Poprádthalbahn
283.691	130.517	206.029	295.438	501.467	2.259	192.676	265.144	457.820	2.062	+ 9·5	2.711	2.475	Számosthalbahn
17.775	12.670	3.962	7.164	11.126	927	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.112	. . .	Szépes-Béla-Podolin
900	291	155	269	424	1.060	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.272	. . .	Szép.Olalszi-Szt.Varalja
206	36.340	37	11.150	11.187	1.928	113	10.770	10.883	1.876	+ 2·7	2.313	2.251	Terret-Kowacsna
38.711	30.613	11.528	44.360	55.888	2.794	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.353	. . .	Ungthalbahn
37,864.477	21,615.182	23,207.316	66,093.669	89,300.985	6.982	21,212.872	62,458.385	83,671.257	6.831	+ 2·2	8.378	8.197	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1894	1893	Im Monat October 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.253	15.925	8,172.569	8,897.216	4,502.294	18,090.487	22,592.781	1.390	23,101.256	1.451	— 4·2	16.081	15.793
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.934	12.295	4,098.638	2,738.828	2,577.821	8,071.774	10,649.595	823	10,496.130	854	— 3·6	12.790	12.248
Hauptsumme	29.187	28.220	12,271.207	11,636.044	7,080.115	26,162.261	33,242.376	1.139	33,597.386	1.191	— 4·4	28.871	28.041
Oesterreichische													
Achenseebahn *)	1·43	1·64	168	1	2.590	2	2.592	1.812	793	483	+ 73·3	...	...
Gaisbergbahn in Salzburg	5·318	5·318	504	....	1.554	10	1.564	294	1.237	233	+ 26·2	...	...
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	4.606	125	1.734	146	1.880	341	3.232	587	— 41·9	...	...
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)	5·7	2·7	152	1	275	11	286	...	1.240	...	...	...	...
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	10.150	8.000	5.530	22.912	28.442	271	19.086	182	+ 49·0	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	35.940	38.174	41.315	104.053	145.368	540	138.555	515	+ 4·8	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla (S. Han), Lašva-Dolnji-Vakuf-Bugojno **), Metkovic-Sarajevo	296	251	40.917	21.460	17.723	40.593	58.316	197	48.568	193	+ 2·0	277	245·6

*) Der Betrieb wurde am 7. October 1894 eingestellt; im Vorjahre am 8. October.
**) Die 41 km lange Theilstrecke Travnik-Dolnji-Vakuf-Bugojno wurde am 15. October 1894 eröffnet.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, stellen sich Frequenz und Einnahmen wie folgt: Minderfrequenz an Personen 21.425, Mehrbeförderung an Gütern 14.804 t mit einer Mindereinnahme bei Personen von fl. 19.484, bei Gütern von fl. 187.594, zusammen fl. 207.078.

Für die zehn Monate des Jahres 1894 ergibt sich auf den vorbezeichneten Linien bei Personen eine Mehreinnahme von fl. 1,355.915 und bei Gütern eine Mehreinnahme von fl. 4,059.809, daher zusammen eine Mehreinnahme von fl. 5,415.724.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betrug pro October 1894 die Frequenz 6850 Personen und 13.609 t mit einer Einnahme von fl. 3840 für Personen und von fl. 11.066 für Güter, somit in Summa fl. 14.906 gegen fl. 16.355 im gleichen Monate des Vorjahres.

Die für die einzelnen Linien nachgewiesenen Einnahmen des Jahres 1894 enthalten die definitiven Resultate der Monate Jänner-Juli 1894.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate October 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 1534 Personen, welchem Ergebnisse eine Mindereinnahme von fl. 25.303 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 64.947 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 190.472.

Transportzunahmen sind bei den nachstehend genannten Massenartikeln zu verzeichnen, und zwar:

bei Zucker, raffinirt . . . . um 5.765·9 t
bei Holz aller Art . . . . „ 1.789·8 t
„ Steinen aller Art . . . „ 8.397·5 „

Transportabnahmen dagegen ergaben sich:

bei Getreide aller Art . . . um 39.719·8 t
„ Mehl und Mahlproducten „ 1.601·9 „
„ Zucker, roh . . . . . „ 2.284·1 „
„ Erzen und Schlacken . . „ 16.768·8 „
„ Eisen und Stahl . . . „ 8.196·5 „
„ Kohlen . . . . „ 41.182·3 „

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 739 Personen ab, während sich die Einnahmen um fl. 118 erhöhten.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 919 t und des Erträgnisses um fl. 4092.

Transportzunahmen sind zu constatiren:

bei Mehl und Mahlproducten um 175·6 t
„ Zucker, roh . . . . . „ 996·0 „
„ Holz aller Art . . . . „ 773·9 „
„ Eisen und Stahl . . . „ 329·8 „

Dagegen ergeben sich Abnahmen in der Verfrachtung:

bei Getreide aller Art . . . um 48·2 t
„ Zucker, raffinirt . . . „ 583·6 „
„ Steinen aller Art . . . „ 591·9 „
„ Erzen und Schlacken . „ 60·0 „

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm die Personenfrequenz um 3432 Personen und das bezügliche Erträgniss um fl. 46 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 26.060 t und des Erträgnisses um fl. 789 zu constatiren, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Zucker, raffinirt und roh“, „Holz aller Art“, „Erze und

Vom 1. Jänner bis Ende October 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Recapitulation.
87,398.379	67,944.311	49,328.015	148,349.524	197,677.539	12.293	46,493.543	142,797.364	189,290.907	11.986	+ 2·6	14.752	14.383	**Sa. d. österr. Elsenb.**
37,864.477	21,615.182	23,207.316	66,093.669	89,300.985	6.982	21,212.872	62,458.385	83,671.257	6.831	+ 2·2	8.378	8.197	**Sa. d. ungar. Elsenb.**
125,262.856	89,559.493	72,535.331	214,443.193	286,978.524	9.940	67,706.415	205,.255749	272,962.164	9.734	+ 2·1	11.928	11.681	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
34.372	492	34.728	1.166	35.894	. . .	34.051	1.252	35.303	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
35.786	90	47.441	1.552	48.993	. . .	56.862	1.746	58.608	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergb. in Salzburg
141.933	985	58.759	1.086	59.845	. . .	61.083	132	61.215	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
23.635	46	56.445	191	56.636	. . .	40.759	139	40.898	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
. . . . .	. . . . .	49.400	140.866	190.266	1.812	42.401	120.501	162.902	1.552	+ 16·9	2.175	1.862	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
. . . . .	. . . . .	283.387	794.844	1,078.231	4.008	260.862	712.249	973.111	3.617	+ 10·8	4.809	4.340	K. u. k. Bosna-Bahn
492.818	210.028	156.214	388.473	544.687	1.966	121.626	282.564	404.190	1.645	+ 19·0	2.359	1.974	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S. Han), Lašva-D. Vakuf-Bugojno, Metković-Serajevo

Schlacken", sowie „Eisen und Stahl" eine Mehrverfrachtung, hingegen die Artikel „Getreide aller Art", und „Steine aller Art" einen Frachtenausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat October 1894 ergibt sich auf dem Gesammtnetze ein Plus von fl. 33.418 gegenüber der gleichen Zeitperiode 1893.

Diese Mehreinnahme kann hauptsächlich dem lebhafteren Kohlen- und Getreideverkehre, sowie Schweinetransporten zugeschrieben werden.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat October 1894 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 127 = 0·12 pCt. höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 527 = + 0·6 pCt. in Folge Mehrverfrachtung von 3223 t = + 4·77 pCt. Malz, Getreide, Ziegel, Rübe und Steine, dagegen weist der Personenverkehr eine Mindereinnahme von fl. 400 = — 1·87 pCt. aus, obzwar 1165 Reisende = + 2·26 pCt. mehr befördert wurden.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 vom 1. Jänner bis Ende August definitiv, ab September provisorisch.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat October 1894 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Abnahme der Frequenz um 94 Personen und der bezüglichen Einnahmen um fl. 30; der Frachtenverkehr hingegen weist eine Mehreinnahme um fl. 994, in Folge Mehrverfrachtung von 1814 t Kohle und Rübe, aus.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate October 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro October 1894, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz	— 6.195 Personen und	+ 240·24 fl.
Ergänzungsnetz	— 7.801 „ „	+ 590·11 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 2.627 „ „	+ 4.053·58 „

Auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn hat der engere Localverkehr in Folge der schlechten Witterung stark abgenommen, dagegen ist der Fernverkehr, insbesondere mit Schnellzügen, gestiegen, weshalb bei wesentlicher Frequenzabnahme im Allgemeinen doch noch eine geringe Mehreinnahme zu verzeichnen ist.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro October 1894, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	— 28.967 t	— 61.071·40 fl.
„ „ Ergänzungsnetz	— 41.465 t	— 82.510·21 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	— 13.741 t	— 5.799·28 „

Der Ausfall an Tonnen und Einnahmen ist dem schwächeren Verkehre mit dem Auslande, dem geringeren Kohlenverkehre und den Hindernissen, welche die gegen das Vorjahr schlechteren Witterungsverhältnisse der Rübenernte und Verfrachtung entgegensetzten, zuzuschreiben.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bereits bis zum Monate Juli 1894 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die Transport-Einnahmen des Gesammtnetzes der Gesellschaft haben im Monate October 1894 gegen die gleiche Periode des Vorjahres eine Abnahme von fl. 32.066 erfahren, wovon

auf den Personenverkehr fl. 3690 und auf den Frachtenverkehr fl. 28.376 entfallen.

Von den Localbahnen der Südbahn-Gesellschaft weist die Spielfeld-Radkersburger Bahn ein Plus von fl. 1480 aus, während die Liesing-Kaltenleutgebener Bahn ein Minus von fl. 23 und die elektrische Bahn Mödling-Brühl ein Minus von fl. 282 ergeben.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Linien zeigen eine Besserung der Einnahmen:

die Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn mit . . . . fl. 923
„ Leoben-Vordernberger Bahn mit . . „ 3.288
und die Localbahn Cilli-Wöllan mit . . . „ 1.494

Eine Einnahmen-Verminderung weisen aus:

die Graz-Köflacher Bahn um . . . . . fl. 16.578
„ Localbahn Radkersburg-Luttenberg um . . . . „ 254
„ Bárcs-Pakraczer Bahn um . . . . „ 4.262
und die Vicinalbahn Güns-Steinamanger um . . . . „ 972

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen für die Periode von 1. Jänner bis Ende Juli 1894 richtiggestellt, die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv.

Eisenbahn Wien-Aspang. Bei Vergleichung der Betriebsresultate des Monates October 1894 mit jenen pro October 1893 ergibt sich für den Gegenstandsmonat ein Ausfall von fl. 2846, für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. October l. J. zeigt sich dagegen eine Mehreinnahme von fl. 34.367, von welcher fl. 18.319 den Personen- und fl. 16.048 den Güterverkehr betreffen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 327. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. December referirt Abg. Szczepanowski im Namen des Eisenbahnausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn für den Staat und beantragt, dem Gesetzentwurfe in der Fassung des Ausschussantrages die verfassungsmässige Genehmigung zu geben und die Regierung anzufordern, nach Uebernahme des Betriebes der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn durch die Staatsverwaltung baldmöglichst die Tarife mit jenen der übrigen Staatsbahnlinien gleichzustellen.

Abg. Kaftan betont die Wichtigkeit der Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn und weist darauf hin, dass nach der Einführung der neuen Frachttarife auf den Staatsbahnen die Lage der Bahninteressenten sich wesentlich geändert habe, da die neuen Tarife einen Druck auf die Tarife der Privatbahnen übten, weshalb sich denn auch die Nordbahn und die Buschtěhrader Bahn gezwungen sahen, ihre Tarife den Staatsbahntarifen gleichzustellen. Nur die Böhmische Westbahn halte am Tarifmaximum nach der Concessionsurkunde von 1859 fest. Sie gewähre zwar für gewisse Massenartikel und Concurrenzrelationen billigere Tarife, aber nur nach ihrem Belieben, nach Quantum und Zeitdauer und immer gegen Widerruf. In Folge dessen wird den Industrien an der Böhmischen Westbahn die Concurrenz nach Prag sehr erschwert. Nur Tarifparität in demselben Industriebezirke könne die Industrie concurrenzfähig erhalten. Man erwartete, dass nach der Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn sogleich die Staatsbahntarife eingeführt werden. Die Regierung denke aber nicht an die Herabsetzung der Tarife der Böhmischen Westbahn, welche sie nach der Vorlage beizubehalten gedenke. Dadurch würde das Unrecht, welches an jenen Gegenden verübt wird, stabilisirt werden. Für die Staatsbahnen in den übrigen Kronländern sollen die niedrigen Staatsbahntarife gelten, nur für Böhmen mache man eine Ausnahme. Warum solle Böhmen auf die in Aussicht gestellte Ausgleichung der Tarife warten? Redner beantragt daher folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, mit dem Tage der Uebernahme des Betriebes der Böhmischen Westbahn in die Staatsbahnverwaltung die Tarife der Staatsbahnen auf den gesammten Bahnlinien derselben einzuführen.“ Redner hofft, dass für diesen Antrag, welcher für die Interessen beider Nationalitäten Böhmens gleich wichtig sei, auch die Abgeordneten der Linken stimmen werden.

Abg. Dr. Menger constatirt, dass mit der in Verhandlung stehenden Vorlage ein lang gehegter Wunsch des Landes Schlesien erfüllt werde. In Schlesien müssen die Bewohner eines reichbevölkerten, verhältnissmässig reichen Bezirkes über ein anderes Land nach der Hauptstadt fahren. Reiche Industriebezirke besitzen keine Bahn, wie Engelsberg, Klein-Mossau und Lichtenwerde. Redner tritt für die Herstellung der Bahnverbindung Benesch—Kriegsdorf ein; er verweist auf die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung der Stadt Jauernigg, wo ein sehr starker Touristenverkehr stattfinde, ebenso einer Verbindung zur Stadt Weidenau, welche Linien zugleich mit der Bahnlinie Lindewiese—Landesgrenze in Angriff genommen werden sollten. Nach der Uebernahme der Mährisch-schlesischen Centralbahn in die Staatsverwaltung werden die Wünsche der Bevölkerung in Bezug auf die Errichtung von Haltestellen erfüllt werden müssen. Redner spricht sich für die Schaffung einer Frachtstation in Buchberg und einer Haltestelle in Wiese aus. Er lenkt sodann die Aufmerksamkeit der Regierung auf die Mehltarife der Mährisch-schlesischen Centralbahn, welche herabgesetzt werden müssen, wenn nicht die schlesische Mühlenindustrie zu Grunde gehen solle. Endlich bespricht Redner die Lage der bei dieser Bahn angestellten Beamten und Arbeiter und hebt anerkennend hervor, dass in dem Uebereinkommen festgesetzt wurde, es dürfen die Bezüge der Bahnbediensteten nicht vermindert werden. Dies sei besonders für die Locomotivführer wichtig, deren Bezüge dermalen auf der Mährisch-schlesischen Centralbahn höher sind als auf anderen Bahnen. Auch die Unterstützungen, welche ehemalige Bedienstete bisher erhielten, sollen aufrechterhalten bleiben. Redner empfiehlt alle von ihm ausgesprochenen Wünsche der Regierung zur Berücksichtigung.

Abg. Schwarz bemängelt die Art und Weise, mit welcher die Regierung bei Begründung ihrer Vorlage vorgehe. In den Motiven sollten alle durch die Verstaatlichung entstehenden Veränderungen ins Auge gefasst sein. Seine Partei sei für die Vorlage, perhorrescire aber das Fortbestehen der hohen Tarife. Böhmische und mährische Bahnen sollen leider wieder den Sündenbock für die schlechte Tarifpolitik der Staatsbahnverwaltung abgeben. Man dürfe nicht vergessen, dass der Staat durch die hohen Tarife und die Concurrenzlosigkeit der Böhmischen Westbahn die Garantiepflicht losbringe. Nun aber wolle man diese Tarife beibehalten. Wäre das bei der Karl Ludwig-Bahn geschehen, würden die polnischen Abgeordneten dagegen aufgetreten sein. Hier aber geschehe nichts. Redner schildert sodann die Verhältnisse bei der Pilsner Bahnhofanlage, welche so unzulänglich sei, dass bei grösserem Andrange die Passagiere nicht einmal unter Dach gebracht werden können, fordert eine gründliche Abstellung dieser Uebelstände und wünscht die Unterordnung der Böhmischen Westbahn unter die Betriebs-Direction Pilsen. Schliesslich bemerkt Redner, er halte es für seine Pflicht, der abtretenden Verwaltung der Böhmischen Westbahn das Zeugniss auszustellen, dass sie, obgleich ein Deutscher an der Spitze stehe, stets die sprachliche Gleichberechtigung aufrechterhalten habe. Der Wunsch auf Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn entsprang nur den hohen Tarifen; mit der Verwaltung war Alles zufrieden, und es sei nur zu wünschen, dass auch die Staatsbahnverwaltung sich dieses Verhalten der Böhmischen Westbahn, insbesondere in der Frage der sprachlichen Gleichberechtigung, zum Muster nehme.

Abg. Dr. Fux spricht der Regierung und dem Ausschusse für die Vorlage den Dank aus, da die Durchführung derselben von der Bevölkerung seines Wahlbezirkes sehnlichst gewünscht werde. Redner lenkt die Aufmerksamkeit auf die Nothwenigkeit des Baues der Localbahn Olbersdorf—Hotzenplotz, für deren Zustandekommen bereits namhafte Opfer gebracht wurden. Die Verhandlungen wegen der Verstaatlichung der Mährisch-schlesischen Centralbahn haben das Project dieser Localbahn verzögert, hoffentlich werde es jetzt rasch durchgeführt werden, um den Niedergang der Industrie jenes Bezirkes zu verhindern.

Abg. Hájek spricht sich dagegen aus, dass die hohen Frachtsätze der Böhmischen Westbahn auch nach ihrer Verstaatlichung beibehalten werden. Es solle eben so vorgegangen werden wie bei der Karl Ludwig-Bahn; insbesondere sollte aber für den Personenverkehr der bei allen Staatsbahnen gebräuchliche Zonentarif eingeführt werden.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter v. Wittek bemerkt, die Vertretung dieses Gesetzes werde ihm dadurch ausserordentlich leicht gemacht, weil gegen den Gesetzentwurf eigentlich keine Einwendungen erhoben wurden. Die einzige Einwendung gehe dahin, dass die Tarife der Böhmischen Westbahn nicht sofort auf das Niveau des Staatsbahnbarême herabgesetzt werden, sondern dass diesbezüglich ein voraussichtlich nicht allzu langer Uebergangszustand geschaffen werde.

In dieser Richtung müsse er auf die Erklärungen des Herrn Handelsministers im Eisenbahnausschusse verweisen, aus welchen die Absicht der Regierung bezüglich dieser Tariffrage mit vollständiger Klarheit hervorgehe. Es sei damit nicht gemeint, den jetzigen Zustand permanent aufrechtzuhalten, und es sei durchaus nicht die Absicht, dass die jetzigen Tarife etwas für alle Zeit Unabänderliches sein sollen, sondern es sei gemeint, dass eine sorgfältige Prüfung der Bedürfnisse sich unmittelbar an den Uebergang dieser Bahn in den Staatsbetrieb anzuschliessen habe, dass man den wahrgenommenen Bedürfnissen einstweilen durch singuläre Massnahmen entgegenkommen werde, und dass dann in einer voraussichtlich nicht sehr fernen Zukunft die zwischenweilige Regulirung der Tarife der älteren Staatsbahnen das Mittel bilden werde, um das auch von der Regierung unverrückt im Auge behaltene Ziel einer übereinstimmenden Tarifirung auf den verschiedenen Hauptlinien des Staatsbahnnetzes in Vollzug zu setzen.

Dieses Ziel sei so naheliegend und so sehr im wohlverstandenen Interesse der Eisenbahnverwaltung, dass schon darin eine ganz ausreichende Gewähr geboten erscheint, dass gerade die Staatseisenbahnverwaltung das Bestreben haben werde, diesen Zustand, der eigentlich der normale Zustand ist, so bald als möglich eintreten zu lassen, und es werde der Uebergangszustand daher voraussichtlich von nicht allzu langer Dauer sein. Immerhin werde schon der Uebergangszustand Gelegenheit bieten, einige Wünsche, die bezüglich der sogenannten Grenzmühlen an der Mährisch-schlesischen Centralbahn geäussert wurden, zu prüfen und, wenn es irgend angeht, in dieser Richtung den Bedürfnissen auch dieses Theiles der heimischen Mühlenindustrie entgegenzukommen. Es sei nicht richtig, wenn gemeint wird, dass ein solcher Uebergangszustand nicht auch schon bisher vorgekommen sei. Ein solcher Uebergangszustand sei auch bei den früheren Verstaatlichungen in kürzerer oder längerer Dauer immer vorgekommen; auch bezüglich der Karl Ludwig-Bahn habe es eine geraume Zeit gedauert, bevor von den Tarifen der Gesellschaft auf das Staatseisenbahnbarême übergegangen worden sei.

Der Fall bei der Karl Ludwig-Bahn sei auch ein etwas anderer gewesen. Diese Bahn hatte eigentlich auch schon früher das Staatsbahnbarême, weil neben ihr eine dem Staate gehörige Linie, die Transversalbahn, gelegen ist, deren Tarife zum Theil die Tarife der Karl Ludwig-Bahn regulirt haben. Bei der Karl Ludwig-Bahn waren höhere Tarife nur im Localverkehre. Von irgend einer principiellen verschiedenartigen Behandlung der Eisenbahnen in den verschiedenen Königreichen und Ländern könne durchaus nicht die Rede sein. Der Regierungsvertreter müsse sich mit aller Entschiedenheit gegen die Aeusserung eines Redners wenden, dass man bezüglich des Königreiches Böhmen weniger günstig vorgehe als bei anderen Ländern. Die Absichten der Staatseisenbahnverwaltung seien gewiss die gleichen gegenüber den verschiedenen Ländern, in denen Staatsbahnen gelegen sind. Wenn gesagt wurde, dass die Staatseisenbahnverwaltung immer auf Seiten der Sparsamkeit zu finden sei, wenn es sich um böhmische Städte handelt, so sei dies gewiss kein Vorwurf, denn es sei die Pflicht der Staatseisenbahnverwaltung, in jedem Falle die Gebote der Sparsamkeit wahrzunehmen. Bezüglich des Pilsener Bahnhofes bemerkt der Herr Regierungsvertreter, dass die drei Millionen nicht ausschliesslich für diesen Bahnhof bestimmt seien, sondern dass auch ein sehr ansehnlicher Theil, nämlich ein Betrag von über 600.000 fl., dazu bestimmt sei, den Fahrpark der Böhmischen Westbahn aufzufrischen, theils durch Cassirung der älteren Typen, theils durch Anschaffung neuer Maschienen und Wagen nach verbesserten Typen, wodurch einem sehr lebhaften und begründeten Wunsche der Interessenten nachgekommen werde. Das Studium des Pilsener Bahnhofes, welches die General-Direction lebhaft beschäftige, wird immer auch mit Rücksichtnahme auf die gebotene Sparsamkeit gepflogen, und der Herr Regierungsvertreter hofft, dass auch dieses schwierige Problem in einer den berechtigten Wünschen der Interessenten Rechnung tragenden Weise recht bald einer Lösung zugeführt werden wird. Ebenso werden auch die anderen in der Debatte geäusserten Wünsche den Gegenstand eingehender Erwägung Seitens des Handelsministeriums bilden. Er bitte Namens der Regierung, das vorliegende Gesetz anzunehmen.

Abg. Kaiser begrüsst ebenfalls die vorgeschlagenen Verstaatlichungen, insbesondere die der Mährisch-schlesischen Centralbahn. Schlesien sei mit Bahnen sehr stiefmütterlich bedacht, und sein Wahlbezirk besitze mit der Landeshauptstadt Troppau keine andere Verbindung, als über preussisches Gebiet. Er befürwortet einen möglichst raschen Bau der Linien Lindewiese—Ottmachau—Hennersdorf, Troppau—Benisch zur Mährisch-schlesischen Centralbahn und der Localbahn Hotzenplotz—Olbersdorf. Er tritt sodann für die Vergrösserung einiger Bahnhofgebäude ein und wünscht die Aufstellung einer Waage im Bahnhofe Ober-Lindewiese.

Abg. Dr. Demel bringt schriftlich eine Resolution ein, in welcher die Regierung aufgefordert wird, möglichst rasch den Bau der Linie Troppau—Wigstadtl mit den Zweiglinien nach Wagstadt und nach Fulnek durchzuführen.

Abg. Dr. Fořt spricht seine Befriedigung darüber aus, dass der Herr Regierungsvertreter erklärt habe, die Regierung habe nicht die Absicht, das Uebergangsstadium bei der Böhmischen Westbahn permanent zu erklären, sondern es möglichst abkürzen wolle. Um die hieraus für die Interessenten an der Böhmischen Westbahn entspringenden Nachtheile abzuschwächen, wäre es gut, denselben Modus durchzuführen wie bei der Böhmischen Nordbahn, die Durchrechnung des Staatsbahnbarême. Redner beruft sich auf eine Rede des Herrn Präsidenten der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen Dr. Ritter von Bilinski, welcher erklärte, der Ausfall bei der Böhmischen Westbahn werde auf indirectem Wege Deckung finden. Schliesslich stellt Redner einen Resolutionsantrag, in welchem die Regierung aufgefordert wird, bei Uebernahme des Betriebes der Böhmischen Westbahn zu veranlassen, dass, so lange auf dieser der Staatsbahntarif nicht in Anwendung stehe, an den Anschlussstationen die Durchrechnung des Staatsbahnbarême wie zwischen den Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn vorgenommen werde.

Abg. Vincenz Hofmann dankt der Regierung für die energische Inangriffnahme der Verstaatlichungsaction bei den in Verhandlung stehenden Bahnen. Die Bevölkerung begrüsse mit lebhafter Befriedigung diese Verstaatlichungsaction, könne aber nicht verstehen, warum der gegenwärtige Tarif noch beibehalten werde, welcher Landwirthschaft, Handel, Gewerbe und Industrie schwer schädige. Die Erklärungen des Herrn Regierungsvertreters werden die Befürchtungen der Bevölkerung einigermassen zerstreuen. Wenn die Regierung für den Bau von Anschluss- und Saugbahnen sorge, so werde sich auch das Ergebniss der Bahneinnahmen heben. Redner erklärt, er werde für die Verstaatlichung stimmen, aber auch dem Resolutionsantrage des Abg. Kaftan beitreten.

Berichterstatter Abg. Szczepanowski verweist bezüglich der Tariffrage auf die Erklärung des Herrn Regierungsvertreters, dass die Gewährung der Gleichstellung in den Intentionen der Regierung gelegen sei. Deshalb könne man sich auch mit der vom Ausschusse beantragten Resolution begnügen. Was die Resolution des Abg. Fořt anbelange, so werde die darin berührte Frage jedenfalls eine der ersten sein, welche von Seiten der Regierung berathen werden müsse, um die nöthigen Aenderungen vorzunehmen, weshalb der Berichterstatter keinen Anstand nehme, sich für diese Resolution zu erklären. Das Gleiche gelte von jener Resolution, welche sich auf die Anschlussbahnen beziehe. Der Referent empfiehlt das Eingehen in die Specialdebatte.

Das Haus beschliesst, den vorliegenden Gesetzentwurf zur Grundlage der Specialdebatte zu nehmen.

Zu Artikel 1 ergreift das Wort Abg. König, welcher in den hohen Tarifen der Böhmischen Westbahn eine schwere Schädigung der ohnehin daniederliegenden Landwirthschaft erblickt. Die Tarife der Böhmischen Westbahn seien die höchsten in ganz Oesterreich-Ungarn. Die frohen Hoffnungen, welche die Interessenten auf die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn gesetzt, seien durch die Nachricht getrübt worden, dass die hohen Tarife aufrecht bleiben sollen. Eine derartige Verstaatlichung hätte ganz gut unterbleiben können. Die Verwaltung dieser Bahn hätte gewiss aus eigener Initiative eine Herabsetzung der Tarife durchgeführt, wenn ihr die Concession auch

nur um zehn Jahre verlängert worden wäre. Redner will für die Verstaatlichung dieser Bahn lediglich aus dem Grunde stimmen, weil er erwartet, dass die Regierung den berechtigten Wünschen nach Herabsetzung der Tarife alsbald Rechnung tragen werde.

Abg. Březnovský erklärt, er wolle sich ausnahmsweise der deutschen Sprache bedienen, damit er von dem Herrn Handelsminister, von dem bekannt sei, dass er nicht böhmisch könne, verstanden werde. Derselbe sei zwar verhindert, dieser Debatte beizuwohnen, und deshalb wende er sich an die Adresse des Herrn Regierungsvertreters. Die Tarife der Böhmischen Westbahn seien wahre Wuchertarife. Den Vertröstungen auf die Zukunft bringe das böhmische Volk kein Vertrauen entgegen. Redner könne sich deshalb für die Verstaatlichung nicht begeistern und werde für die Resolution des Abg. Kaftan stimmen.

Abg. Kurz bemerkt, dass die Personentarife der Böhmischen Westbahn für die dritte Classe jene der Staatsbahnen bis zu 140 pCt. überragen. Die deutschen Fabrikanten und Landwirthe seien an der Herabsetzung der Gütertarife ebenso interessirt wie die böhmischen. Den Herren vom Centrum wäre eine Beibehaltung der hohen Tarife bei eventueller Verstaatlichung der Südbahn ebenso unangenehm. Redner empfiehlt die Resolution Kaftan zur Annahme.

Abg. Dr. Vašatý spricht sich gleichfalls für die Resolution des Abg. Kaftan aus. Sollte sie nicht angenommen werden, so beantrage er folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, auf den zur Verstaatlichung vorgeschlagenen Bahnen sogleich nach der Uebernahme des Betriebes die Personentarife mit denen der übrigen Staatsbahnen gleichzustellen, die Frachttarife aber baldmöglichst zu regeln.“ Die Personentarife berühren eben die Interessen der gesammten Bevölkerung, während die Gütertarife mehr die Interessen des Grosscapitals tangiren. Er beantragt, folgende Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen: „Das in dem Dienste der Bahn anzustellende Personal hat die Kenntniss beider Landessprachen auszuweisen.

Berichterstatter Abg. Szczepanowski bezeichnet die Anschauung des Abg. Dr Vašatý als eine ganz eigenthümliche, dass nur von den Personentarifen die ärmere Bevölkerung berührt werde, während doch die Frachtentarife die Basis seien, auf Grund deren die ganze Bevölkerung ihr Brod verdiene. Er spricht sich gegen die Anträge des Dr. Vašatý aus. Die Sprachenkenntniss der Beamten sei ein Gegenstand, der durch die allgemeinen Dienstesvorschriften der Staatsbahnen geregelt sei. Allfällige Wünsche in dieser Richtung seien bei dem Budget der Staatseisenbahnen und nicht bei einem besonderem Gesetze vorzubringen.

Artikel 1 wird sodann in der Fassung des Ausschusses angenommen.

Artikel 2 bis inclusive 4 gelangen ohne Debatte zur Annahme.

Bei Artikel 5 erklärt sich Abg. Kaftan damit einverstanden, dass der Stadt Smichow, welche aus den Steuervorschreibungen der Böhmischen Westbahn etwa 50.000 fl. bezog, diese Bezüge nicht mit einem Ruck entzogen werden dürfen. Er stimmt auch mit dem vom Ausschusse vorgeschlagenen Modus überein, wonach diese Einnahme im Laufe von fünfzehn Jahren nach und nach der Stadt Prag, als der Landeshauptstadt Böhmens, zugesprochen werden solle. Allein gegen den dritten Absatz müsse er sich verwahren, in welchem bereits auf die §§ 104 und 116 der Steuerreformvorlagen Rücksicht genommen werde. Da diese Paragraphe bei der Berathung im Plenum abgelehnt werden können, würde der Artikel 5 dieses Gesetzes eine Sonderbestimmung bilden.

Abg. Dr. Kaizl spricht dem Ausschusse und dem Referenten für die Berücksichtigung der Stadt Smichow seinen Dank aus. Weiter bemerkt er, dass das staatliche Eisenbahnnetz in Mähren nun eine derartige Ausdehnung gewonnen habe, dass die Errichtung einer Betriebs-Direction in Mähren angezeigt erscheine.

Bei der Abstimmung wird Artikel 5 und der Rest des Gesetzes unverändert angenommen; die Anträge des Abg. Dr. Vašatý werden abgelehnt, ebenso die Resolution des Abg. Kaftan; die vom Ausschusse vorgeschlagene Resolution auf baldmöglichste Gleichstellung der Tarife mit denen der übrigen Staatsbahnlinien wird angenommen, ebenso die Resolutionen der Abgeordneten Dr. Fořt, Dr. Fux und Dr. Demel.

Der Gesetzentwurf wird sodann auch in dritter Lesung angenommen, womit dieser Gegenstand erledigt ist.

Die Abgeordneten Alfred Graf Coronini und Genossen interpellirten den Herrn Handelsminister über die Verbindung des Küstenlandes mit dem Innern der Monarchie durch den Bau von Eisenbahnen, namentlich darüber, ob er geneigt sei, Görz durch einen directen Schienenweg in der allernächsten Zeit mit dem Innern des Reiches zu verbinden, und welche Aussichten die Verwirklichung der Eisenbahnprojecte Görz—Haidenschaft—Adelsberg habe.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen. Geleiseeinbindung und Herstellung einer Zufahrtsstrasse in Gastorf: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Danbau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für Einbindung des Stockgeleises und Herstellung einer zweiten Zufahrtsstrasse am südöstlichen Ende der Station Gastorf für den 13. December anberaumt und wurde mit der Leitung der Commissär der k. k. Bezirkshauptmann in Danbau betraut. [G.-I.-Z. 22.800.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Theilstrecke Troppau—Reichsgrenze: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. Juli durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung der auf österreichischen Gebiete gelegenen Theilstrecke Troppau—Reichsgrenze der Eisenbahnlinie Troppau—Ratibor der Bauconsens ertheilt. [7. November, Z. 51.413.]

Localbahn Přivoz—Mährisch-Ostrau—Witkowitz. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die Localcommission behufs Erhebung, ob durch die beabsichtigte Verlängerung der Dampftrambahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz bis Schönbrunn eine den öffentlichen Interessen entsprechende Reducirung des Verkehres auf der Schleppbahn von Schönbrunn nach Witkowitz erfolgen kann, auf den 12. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Alois Jelinek betraut. [7. December, H.-M.-Z. 66.256.]

Localbahn Kojetein-Tobitschau. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung betreff des von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Projectes der Localbahn Kojetein-Tobitschau auf den 20. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amthandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Navratil betraut. [6. December, H.-M.-Z. 64.272.]

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein. (Verbindungsgeleise: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karlsbad hat hinsichtlich des von der Firma Heinrich Mattoni in Giesshübl-Puchstein vorgelegten Projectes für ein normalspuriges Verbindungsgeleise von der Station Giesshübl-Puchstein nach Giesshübl zum Zwecke des Mineralwasserversandtes die politische Begehung auf den 13. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Rudolf Neumann betraut. [G.-I.-Z. 22.542.]

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. (Ausweiche in km 3·7/9: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. für die Herstellung einer Ausweiche in km 3·7/9 der Strecke Wien—Mödling die politische Begehung auf den 14. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [8. December, G.-I.-Z. 22.755.]

Mühlkreisbahn. (Bauherstellungen.) Das von der Mühlenkreisbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung je eines Güterschoppens in den Stationen Rottenegg und Gerting wurde genehmigt. [20. November, H.-M.-Z. 61.669.]

Valsuganabahn. (Erweiterung der Station Trient: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient hat die politische Begehung, betreffend das Project für die Erweiterung der Anschlussstation Trient, sowie für die currente Strecke der Valsuganabahn km 0—1·9, auf den 13. December anberaumt. [6. December, H.-M.-Z. 65.338.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Ausnahmetarifen für Pflaumentransporte.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 gelangen im obgenannten Eisenbahnverbande Ausnahmetarife für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut in Wagenladungen nach Passau transit mit Bestimmung nach Paris oder darüber hinaus zur Einführung, und zwar:

1. für den Verkehr von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien);
2. für den Verkehr von Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien).

Gleichzeitig treten hiezu die Coursdifferenzen enthaltenden Anhänge in Kraft.

Exemplare des Tarifes ad 1, sowie der Anhänge sind zum Preise von je 10 Heller = 10 Centimes, Exemplare des Tarifes ad 2 zum Preise von 20 Heller = 20 Centimes bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 9. December 1894. [923]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Tarifes Theil III, Heft 3.

In dem vom 1. November 1894 giltigen Verbandsgütertarife Theil III, Heft 3 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen in Böhmen und Mähren einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits), ist auf Seite 26 der französische Schnittfrachtsatz für Crouy sur Ourcq unter Serie I, Schnittpunkt IV, mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 von Frcs. 13·85 auf Frcs. 13·35 für die Tonne abzuändern.

Wien, am 10. December 1894. [924]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen temporären Anhanges zum Localgütertarif (Theil II) für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgütertransport etc. im Localverkehre des Hauptbahnnetzes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn tritt mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf ein neuer temporärer Anhang, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Relationen, in Kraft.

Durch denselben wird gleichzeitig der temporäre Anhang vom 1. Jänner 1894 zu dem vorbezeichneten Localgütertarife ausser Wirksamkeit gesetzt. Insoweit jedoch in einzelnen Relationen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bezüglichen bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1895 in Geltung.

Exemplare dieses Anhanges können zum Preise von 10 kr. per Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 10. December 1894. [925]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für mineralische Kohlen, Coaks und Briquettes von den Kohlengruben und Coaksanstalten der Ostrauer Montanbahn, dann von den Stationen Mähr.-Ostrau, Hruschau, Trzebinia und Szczakowa, ferner von Karwin nach Wien Nordbahnhof und Floridsdorf-Donaufeld.

Mit 1. Februar 1895 gelangt eine Neuauflage des in der Ueberschrift bezeichneten Ausnahmetarifes, in welchen nunmehr auch Mähr.-Ostrau als Aufgabestation einbezogen wurde, zur Einführung.

Durch dieselbe wird der gleichartige Ausnahmetarif vom 1. September 1891 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei der Direction und in den am Verkehre betheiligten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 5 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 10. December 1894. [926]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Anhanges zu den Tarifen Theil II.

Am 1. Jänner 1895 tritt ein neuer Anhang zu den Tarifen Theil II des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, durch welchen der laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1894, Nr. 133, mit dem 31. December 1894 ausser Wirksamkeit tretende gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1893 sammt Nachträgen I bis VII ersetzt wird.

Der neue Anhang enthält ermässigte und directe Kartirungsfrachtsätze für Tarifclassen und speciell angeführte Artikel und ist sowohl bei der gefertigten General-Direction als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 Krone pro Exemplar erhältlich.

Prag, am 8. December 1894. [927]

General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Tarif Theil II.

Am 1. Jänner 1895 tritt der Nachtrag II zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif Theil II des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderungen von Frachtsätzen des Haupttarifes;

Aufnahme der Station Reichenberg in den Ausnahmetarif Nr. 4b;

Aufnahme der Station Neratovic in den Ausnahmetarif Nr. 7;

Neuen Ausnahmetarif Nr. 22 und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen um den Preis von 10 Hellern = 10 Pfennigen erhältlich.

Wien, am 12. December 1894. [928]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe neuer Anhänge zu den Tarifen Theil II, Heft 1, und Theil II, Heft 4, dieses Verbandes.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 treten in Wirksamkeit, und zwar:

a) Neuer Anhang zum Tarife Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893, wodurch der frühere Anhang sammt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt wird.

Dieser neue Anhang enthält:

1. Directe Frachtsätze für Classen- und Wagenladungsgüter in den näher bezeichneten Relationen, und
2. Directe Frachtsätze für speciell angeführte Artikel in den näher bezeichneten Relationen.

b) Neuer Anhang zum Tarife Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892, wodurch der frühere Anhang vom 1. Jänner 1894 aufgehoben und ersetzt wird.

Dieser neue Anhang enthält ermässigte Frachtsätze für speciell angeführte Artikel in den näher bezeichneten Relationen.

Exemplare dieser neuen Anhänge können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. December 1894. [929]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des neuen Tarifes Theil III, Heft 2, sowie des Nachtrages III zum gleichen Tarife vom 1. September 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895, und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Februar 1895 treten in Wirksamkeit:

1. der oben genannte neue Tarif für den directen Transport von Gütern des Specialtarifes 1 (Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Mehl etc.), und
2. der Nachtrag III zum gleichen Tarife vom 1. September 1892, welcher die Aufhebung desselben sammt den Nachträgen I und II enthält.

Exemplare dieses neuen Tarifes und Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. December 1894. [930]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Tarifes Theil II, Heft 2.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der oben genannte neue Tarif, enthaltend directe Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, in Wirksamkeit, und wird hiedurch mit gleichem Tage der frühere Tarif vom 1. Jänner 1894 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses neuen Tarifes können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. December 1894. [931]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Ueberführung der Frachtgüter zwischen den Bahnhöfen in Olmütz und Brünn.

Ausgabe eines neuen Ueberfuhrstarifes.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der eben genannte neue Ueberfuhrstarif in Wirksamkeit, und wird hiedurch der frühere gleiche Tarif vom 15. August 1887 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Tarifes können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 10. December 1894. [932]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von Nachträgen zu den gesellschaftlichen Localgütertarifen und Aenderungen der bisherigen Bezeichnung derselben in:
Theil II, Heft 1, und
„ II, „ 2
mit 1. Jänner 1895.

Mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der Ladestelle Schönweid (Chemische Fabrik), bezw. vom 1. Jänner 1895, und insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1895, treten die nachbenannten Nachträge in Wirksamkeit, und zwar:

a) Nachtrag I zu dem ab 1. October 1894 giltigen Tarife:

Theil II, Heft 3 der bisherigen, und
Theil II, Heft 1 der neuen Bezeichnung.

Derselbe enthält:

1. Stationstarife für die neu zu eröffnende Ladestelle Schönweid (Chemische Fabrik), und
2. Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

b) Nachtrag VII zu dem ab 1. Jänner 1890 giltigen Tarife:

Theil II, Heft 4 der bisherigen, und
Theil II, Heft 2 der neuen Bezeichnung.

Derselbe enthält:

1. Stationstarife für die neu zu eröffnende Ladestelle Schönweid (Chemische Fabrik), dann
2. Schnitttarife für die vorgenannte Ladestelle, und
3. Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge können demnächst in unserem Tarif-Verkaufsbureau käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. December 1894. [933]

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Aufhebung des Tarifheftes H.) Das Tarifheft H ist am 1. December ausser Kraft getreten. Von diesem Tage ab kommen an Stelle der z. Z. in demselben nur noch für Bregenz—Karthaus, Trier l. u. r. Mosel enthaltenen Frachtsätze die bezüglichen Sätze des Tirol—Vorarlberg—Südwestdeutschen Gütertarifs in Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2326	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Anthracen, Steinkohlentheeröle von weniger specifischem Gewichte als 0·950 bei 14° R. b) Anthracen-Rückstände c) Naphtalin und Naphtalinrückstände d) Steinkohlentheeröle, schwere, dunkle, in Fässern, unvermischte, welche bei 14° R. ein specifisches Gewicht von 0·950 und darüber haben	Angern, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Mark a) b) c) d)		Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres von den betreffenden darüber bezifferten Frachtsätzen im doppelten Betrage in Abzug gebracht werden
					Heilbronn a. N. Station der Württemberg. Staatseisenbahnen					4·70 3·16 2·86 —				
					Mannheim B.B. Station der Grossherzogl. Badischen Staatsbahnen					5·23 3·47 3·17 —				
					Ludwigshafen a. Rh. Station der Pfälzischen Eisenbahn					5·29 3·51 3·21 —				
					Frankfurt a. M. H.L.B. und Osthahnhof					5·02 3·35 3·05 2·46				
					Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch)					5·05 3·36 3·06 2·47				
					Gau-Algesheim					5·39 3·57 3·27 2·60				
					Griesheim a. M.					5·08 3·38 3·08 2·48				
					Gustavsburg					5·18 3·44 3·14 2·52				
					Höchst a. M. H.L.B.					5·09 3·39 3·09 2·49				
					Mainkur					4·99 3·33 3·03 2·45				
					Mainz C.B.					5·26 3·49 3·19 2·55				
					Mainz Hafen					5·23 3·47 3·17 2·54				
					Mannheim H.L.B.					5·23 3·47 3·17 —				
					Mannheim-Neckarvorstadt Stationen der Hessischen Ludwigshahn					5·23 3·47 3·17 —				
					Frankfurt a. M. Staatsbahnhof Frankfurt a. M. Sachsenhausen Staatsbahnhof (Behraer Bahnhof)					5·02 3·35 3·05 2·46				
					Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch)					5·05 3·36 3·06 2·47				
					Höchst a. M. Staatshahnhof					5·09 3·39 3·09 2·49				
					Kastel					5·24 3·48 3·18 2·54				
					Kastel Hafen					5·20 3·46 3·16 2·53				
					Offenbach Stationen der königl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M.					4·99 3·33 3·03 2·45				
										0·04 0·02 0·02 0·02*)				
2327	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum-Naphta (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Oderberg		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895			Mark		Im Kartirungswege		
					Aschaffenburg					3·39				
					Doos					2·00				
					München C.B.					2·00				
					München O.B.					1·94				
					München S.B.					1·97				
					Würzburg					2·92				
				Mähr.-Ostrau	Aschaffenburg					3·38				
					Würzburg					2·91				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2328	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Schieferthon (lose oder in Säcken verpackt)	Kladno	Biebrich	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen (unter Ausschluss von Wagen mit einem Ladegewichte unter 10000 kg)	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895			in Mark 1.51		Im Kartirungswege		
				Kladno	Niederlahnstein					1.62				
				Rakonitz	Biebrich					1.46				
				Rakonitz	Niederlahnstein					1.57				
				(Stationen der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn)	(Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.)									
2329	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelsäure, unreine (Kammersäure)	a) Hruschau b) Petrowitz	Jaroslau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen im Frachtbriefe als: **„Schwefelsäure, unreine (Kammersäure), zur Dünger-Fabrikation“** declarirt und an eine **Kunstdünger-Fabrik** adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif-Theil II, Heft 1, des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. October 1893	in kr. a) 83·0 b) 77·0	in kr. a) 64·1 b) 60·8	in kr. a) 18·9 b) 16·2	Im Kartirungswege		
					Lemberg podzamk.				a) 100·0 b) 94·0	a) 77·1 b) 73·8	a) 22·9 b) 20·2			
					Mościska				a) 91·0 b) 85·0	a) 70·1 b) 66·8	a) 20·9 b) 18·2			
					Piwniczna				a) 83·1 b) 77·2	a) 62·1 b) 58·8	a) 21·0 b) 18·4			
					Rymanów				a) 84·0 b) 78·0	a) 65·1 b) 61·8	a) 18·9 b) 16·2			
					Rzeszów				a) 72·0 b) 66·0	a) 58·1 b) 54·8	a) 13·9 b) 11·2			
					Sucha				a) 41·0 b) 35·0	a) 35·9 b) 32·4	a) 5·1 b) 2·6			
					Tarnów				a) 57·0 b) 51·0	a) 48·1 b) 44·8	a) 8·9 b) 6·2			
2330	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Gaskohlen	Altenwald	a) Bozen-Gries b) Innsbruck c) Salzburg	1. Einhaltung der Bestimmungen der in der 9. Rubrik angeführten Tarife. 2. Die Sendungen müssen auf Grund der bestehenden Saarkohlen-Ausnahmetarife direct abgefertigt werden und an Gasfabriken adressirt sein. 3. Müssen im Laufe des Jahres 1895 nach Bozen-Gries, Innsbruck und Salzburg zusammen von einem Versender mindestens 400 Wagenladungen verfrachtet werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Theil V, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr, sowie Saarkohlentarif Nr. 11 vom 10. September 1884	Verschieden	in Mark a) 1.76 b) 1.38 c) 1.22	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die gegenüber den ermässigten Sätzen bezahlte Mehrfracht wird von der General-Direction der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe zurückbezahlt	
				Camphausen						a) 1.77 b) 1.39 c) 1.22				
				Dechen						a) 1.75 b) 1.42 c) 1.20				
				Dudweiler-grube						a) 1.77 b) 1.38 c) 1.22				
				Heinitz						a) 1.75 b) 1.42 c) 1.20				
				Kreuzgraben						a) 1.77 b) 1.39 c) 1.22				
				Maybach						a) 1.77 b) 1.40 c) 1.22				
				Sulzbachgrube						a) 1.76 b) 1.39 c) 1.21				
				(Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Köln [linksrh.])										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2331	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Welche auf Grund des österr.-ungar.-ostindischen Gütertarifes, giltig ab 1. Februar 1889, abgefertigt werden können *)	Asch Rosshach	Triest oder Fiume Triest oder Fiume	Aufrechthaltung d. Bestimmungen für den österr.-ungar.-ostindischen Güterverkehr, giltig vom 1. Februar 1889 Für Stückgüter bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg 10000 „ pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den österr.-ungar.-ostindischen Güterverkehr vom 1. Februar 1889		kr. ö. W. 270 286 283 281·5		*) Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		*) Siehe Bestimmungen des genannten Tarifes
			Welche auf Grund des österr.-ungar.-spanisch-brasilianischen Gütertarifes vom 1. April 1889 abgefertigt werden können	Asch Rosshach	Triest oder Fiume Triest oder Fiume	Aufrechthaltung der Bestimmungen für den österr.-ungar.-spanisch-brasilianischen Güterverkehr, giltig ab 1. April 1889 a) bei Aufgabe als Eilgut b) bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte c) bei Aufgabe als Frachtgut für die im österr.-ungar.-spanisch-brasilianischen Tarife Seite 11, sub Pos. c, speciell angeführten Artikel bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Tarif für den österr.-ungar.-spanisch-brasilianischen Güterverkehr vom 1. April 1889		a) 460 b) 284 c) 181 a) 494 b) 300 c) 194		*) Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		*) Siehe Bestimmungen des österr.-ung.-spanisch-brasilianischen Gütertarifes vom 1. April 1889
2332	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt	Džbell-Jessenetz Kornitz	Wien (K.F.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für diesen Artikel bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	37·7 39·7	Kreuzer 35·2 37·2	2·5 2·5	Im Kartirungswege		
2333	K.k.St.B.	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895 wird der Artikel „Chamottesteine“ in den Ausnahmetarif Nr. 45 des vom 1. October 1886 giltigen Tarifes für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Oesterreich einerseits und Belgien, sowie Holland andererseits aufgenommen.											
2334	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die in Nr. 132 dieses Blattes vom 17. November 1894 unter fortlaufender Nr. 2027 kundgemachten Frachtsätze gelten für die bezeichneten Stationen auch in **umgekehrter** Richtung.											
2335	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die in Nr. 132 dieses Blattes vom 17. November 1894 unter fortlaufender Nr. 2025 in der 6. Rubrik angeführte Station Ellbogen-Neusattel hat richtig zu lauten: **„Neusattl“.**											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2336	K. k. General-General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Margarin, Terpentinöl und Nussöl als Frachtgut	Wien K.E.B. Wien K.F.J.B. Penzing Nussdorf oder umgekehrt	Frankfurt a. M. transit und Frankfurt a. M. Hafen Gustavsburg transit Kastel Hafen und Mainz Hafen Ludwigshafen a. Rh. transit und Mannheim transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen zu 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. October 1886 für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Belgien und Holland andererseits		Mark 3·09 3·20 3·22 3·24		Im Kartirungswege		
2337	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle, Coaks, Kohlenziegel	Chodau Dassnitz Davidsthal Falkenau a. E. Königsberg Maria-Kulm Neusattl Zieditz	a) Halbstadt b) Mittelsteine	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für den Localkohlenverkehr geltenden Bestimmungen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1895	Localgütertarife der betheiligten Bahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig a) b) 86 92 91 97 89 95 89 95 92 98 87 93 90 96		Kartirung		
2338	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle als Frachtgut	Dassnitz Neusattl Zieditz	a) Bruck a. d. Leitha transit b) Marchegg transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine jenseits Bruck a. d. Leitha oder Marchegg gelegene ungarische Station lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen		Kreuzer ö. W. a) b) 72·4 74·7 76·4 78·7 73·7 76·0		Kartirung		
2339	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen, Böhm. Westbahn, österr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle	a) Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno b) Střebichowic-Vinaric (Libuschiner Schacht)	Königshof (B. W. B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des Wagens	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1895	Localgütertarif der betheiligten Bahnen		a) 27·6 b) 29·7 } Kreuzer ö. W. für 100 kg		Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2340	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Bares (mit Provenienz von nebigen Stationen der Bares-Pakráczer Eisenbahn)	Wien-Matzleinsdorf und den Wien vorgelegenen Südbahnstationen und Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn, bei Provenienz von: Lukač Virovitica Teresovac-Suhopolje Pivnica Gyulaves Bastaji Darnvár Siráč Pakrácz-Lipik Supljalipa Koncanica-Zdenci Cabuna Sladojevce Slatina	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen von nebigen Stationen der Bares-Pakráczer Eisenbahn mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	77 77 77 74 72 70 71 73 75 70 71 77 75 73 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2341	Südbahn-Gesellschaft	Bares-Pakráczer Eisenbahn und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben, Parquetten und Friesen	Teresovac-Suhopolje Pivnica Gyulaves Bastaji Daruvár Siráč Pakrácz-Lipik Cabuna Sladojevce Slatina Supljalipa Koncanica-Zdenci	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Transporte hat auf Kosten der Partei durch deren eigene Leute zu erfolgen, während das Abladen durch Organe der Bahnanstalt erfolgt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	143 143 144 147 151 151 151 143 143 143 150 151 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2342	Südbahn-Gesellschaft	Bares-Pakráczer Eisenbahn	Borstenvieh	Darnvár Pakrácz-Lipik Slatina Koncanica-Zdenci	Wr.-Neustadt	a) Für einen einfachen Lastwagen oder für eine Etage eines doppelbödigen Wagens b) Für einen doppelbödigen (Etage-) Wagen Die Transporte müssen für Steinfeld bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	a) b) 589 880 603 910 560 830 562 848 Heller per m² der Ladefläche des verwendeten Wagens incl. Manip.-Gebühr und ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Für die Feststellung der Ladefläche ist die auf der Langseite des Wagens angegebene Bodenfläche massgebend. Die Gebühren ad b) werden nur auf Grund der Ladefläche einer Etage berechnet. Im Sonstigen finden die Bestimmungen des localtarifmässigen Ausnahmetarifes IV (c und d) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft sinngemässe Anwendung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2343	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Leer retourgehende Bierfässer	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Ungarisch-Hradisch Stadt	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr. Eisenbahn-Verband. Theil II, Heft 1 vom 1. November 1894	57·3 kr.	40·7 kr.	16·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
									Kreuzer	Kreuzer	Kreuzer			
2344	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leer retourgehende Bierfässer	Wien Nordbahnhof	Olmütz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	52·2	47·5	4·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito					52·8	49·5	3·3			
				M.-Ostrau					31·5	29·2	2·3			
				Krakau					61·4	57·2	4·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2345	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	1. Chlorkalk bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Petrowitz	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Hilm-Kematen und Ulmerfeld)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	80·6	67·6	13·0	Im Kartirungswege		
			2. Soda, Chlorkalk, Schwefelsäure und Salzsäure a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek				34·6	28·6	6·0			
					Friedland				42·6	32·6	10·0			
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek				32·7	26·7	6·0			
					Friedland				37·5	29·8	7·7			
									kr.	kr.	kr.			
2346	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	1. Chlorkalk bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Hruschan	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Hilm-Kematen und Ulmerfeld)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	75·5	63·0	12·5	Im Kartirungswege		
			2. Soda, Chlorkalk, Schwefelsäure und Salzsäure a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek				28·9	22·9	6·0			
					Friedland				36·9	26·8	10·1			
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek				28·2	22·2	6·0			
					Friedland				35·3	25·3	10·0			

Fortlaufende №	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2347	Kaiser Ferdinands-Nordbahn								kr.	kr.	kr.			
			1. Sand	Mladetzko	Bennisch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	8·7	5·7	3·0	Im Kartirungswege		
				Schönstein	Bennisch				10·7	6·7	4·0			
				Troppau	Bennisch				15·9	9·4	6·5			
			2. Ziegel (Mauer-, Dach- und Pflasterziegel)	Bennisch	Freihermersdorf				6·7	4·8	1·9			
					Eckersdorf				7·5	6·4	1·1			
					Mladetzko				8·7	7·3	1·4			
					Schönstein				10·7	8·7	2·0			
					Ottendorf bei Troppau				13·9	11·0	2·9			
					Troppau				15·9	12·5	3·4			
			3. Holz des Specialtarifes 2	Bennisch	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			15·9	13·9	2·0			
2348	Kaiser Ferdinands-Nordbahn								kr.	kr.	kr.			
			Brennholz	Ustron	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	45·9	40·4	5·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Floridsdorf-Donaufeld				45·5	40·4	5·1			
					Jedlesee transito				45·7	40·4	5·3			
					Zellerndorf				46·0	40·5	5·5			
					Haugsdorf				45·3	40·5	4·8			
					Grussbach-Schönau				42·7	40·5	2·2			
					Laa				43·3	40·5	2·8			
2349	Kaiser Ferdinands-Nordbahn								kr.	kr.	kr.			
			Eisenbahnschienen, Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel, Tyres, Radsterne, rohe Achsen, Räderpaare, zerlegte Drehscheiben, Wechsel, Weichen, eiserne Eisenbahnschwellen „ und eiserne Brückenbestandtheile	Friedek-Mistek K.F.N.B.	Olmütz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	40·6	34·6	6·0	Im Kartirungswege		
					Sternberg				44·2	38·2	6·0			
				Ustron	Olmütz				57·4	51·4	6·0			
					Sternberg				61·1	55·1	6·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2350	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Messingblech-Abfälle, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wagstadt	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen nach Brixlegg [Achenrain])	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	96·4 kr.	91·5 kr.	4·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			Messingblech, bei Aufgabe in jeder Menge	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen von Brixlegg [Achenrain])	Wagstadt				134·5 kr.	105·9 kr.	28·6 kr.			
2351	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefel, rohen, bei Auflieferung in jeder Menge und einer Verfrachtungsdistanz von mindestens 8 km auf den begünstigten Strecken; dann Schwefel- und Salzsäure, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einer Beförderungsdistanz von über 150 km auf den begünstigten Strecken	Hruschau und Petrowitz	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclusive der Localbahnstrecken)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen rohen Schwefels, welche nach über die Nordbahnlinien hinausgelegenen galizischen Stationen bestimmt sind, mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Für jedes weitere Kilometer: Von 1—40 km . . . 0·42 kr.; „ 41—80 „ . . . 0·35 „; „ 81—225 „ . . . 0·30 „; „ 226—300 „ . . . 0·26 „; „ Ueber 300 „ . . . 0·20 „ — pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Begünstigung hat für Sendungen nach ungarischen Stationen kein Giltigkeit
2352	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Feuerfesten Thon, lose oder in Säcken verpackt	Krzeszowice	Mislowice transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	8·5 kr.	7 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Postlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchen die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2353	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Zdounek	Kremsier bezw. vice versa	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	8·7	6·5	2·2	Im Kartirungswege		
				Scheleschowitz					6·7	4·0	2·7			
				Jarohnowitz					5·9	4·0	1·9			
				Kotojed					4·7	4·0	0·7			
2354	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Güter der Classe I	Stationen der Strecken Altpaka bis Tannwald und Seidenberg (exclus. Turnau), Altpaka bis Hohenelbe, Freiheit-Johannisbad und Liebau, sowie bis Josefstadt und Chlumetz (exclus. Wostromeř und Jitschin)	Altpaka	Die Sendungen müssen von Altpaka als Sammelladungen mit directen Frachtbriefen nach Triest weiter befördert werden. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	Frachtsätze des Localtarifes für Güter der Classe II plus Portozuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Im Rückvergütungswege	Vorlage der die Identität der Sendungen bis, bezw. von Altpaka nachweisenden Original-Frachtdocumente bis längstens Ende Februar 1896	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben
									Kreuzer ö. W.					
2355	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Smiřitz	Rossitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	19·4	13·4	6	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Pardubitz loco	Rossitz				7·8	5	2·8			
				Opočno	Rossitz					50				
				Opočno	Časlau				—	58				
				Wien Südbahn transit	Rossitz				115	60	55	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1896	
					Časlau				111	60	51			
					Dobrowitz				130	76	54			
					Doudleb					76				
					Neubidschow				129	65	64			
					Wlkawa				128	74	54			
			Zucker der Classe II	Rossitz	Wien-Lagerhaus				143	69·7	73·3	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 138 ex 1894, sub Post 2192, muss es in der Rubrik „für die Transportstrecke von" anstatt „M.-Ostrau transito (für Sendungen von Rattinan)" richtig „M.-Ostrau transito (für Sendungen von **Rattimau**)" heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 144. Wien, 15. December 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt:

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Finanzen und des Handels vom 30. November 1894,*) betreffend das Verbot der Einfuhr, der gewerbsmässigen Erzeugung, des Vertriebes und des Zusatzes der sogenannten Verstärkungsessenzen für gebrannte geistige Getränke.

Im Grunde der Bestimmung des § 6 der Ministerial-Verordnung vom 1. Mai 1866, R.-G.-Bl. Nr. 54, wird die Einfuhr, die gewerbsmässige Erzeugung, der Vertrieb und der Zusatz von sogenannten Verstärkungsessenzen für gebrannte geistige Getränke, welche stark reizende, insbesondere aus scharfen Gewürzen und Vegetabilien, wie Pfeffer, Paprika, Meerzwiebel u. dgl., gewonnene Substanzen oder narkotische Stoffe oder Amylalkohol (Fusel) enthalten und dazu bestimmt sind, den gebrannten geistigen Getränken zugesetzt, die reizende oder berauschende Wirkung derselben zu erhöhen, wegen ihrer dem Fachgutachten des Obersten Sanitätsrathes zufolge gesundheitsschädlichen Wirkung im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung verboten.

Als Arznei- oder diätetische Mittel sich darstellende alkoholische Zubereitungen werden von diesem Verbote nicht getroffen.

Uebertretungen dieser Verordnung, welche nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen, sind nach Massgabe der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, zu bestrafen.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Kundmachung in Kraft.

Bacquehem m. p. **Pleuer** m. p. **Wurmbrand** m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 27. November 1894, Z. 54.615, an alle Bahnverwaltungen, betreffend Vorsorgen zur gefahrlosen Anwendung der als Signalmittel im Eisenbahn-Betriebsdienste gebräuchlichen Knallkapseln.

Eine Bahnverwaltung hat auf die bei der Verwendung der gegenwärtig als Signalmittel im Eisenbahn-Betriebsdienste gebräuchlichen Knallkapseln dadurch entstehende Gefahr aufmerksam gemacht, dass bei der Explosion von Knallkapseln selbst neuester und bester Construction eine Verletzung von Personen durch die wegfliegenden Kapselsplitter noch in einer Entfernung von 60 m nicht ausgeschlossen sei.

Das Handelsministerium hat Anlass genommen, die Eisenbahn-Directoren-Conferenz einzuladen, in Erwägung zu ziehen, ob diesem Uebelstande, welcher bedingen würde, dass die Verwendung von Knallkapsel mehrfache, ihrem Zwecke abträgliche Einschränkungen erfahren müsste, nicht durch eine verbesserte Vorgangsweise bei der Anfertigung der Knallkapseln etwa in der Art begegnet werden könnte, dass bei eventueller gleichzeitiger Verringerung der Quantität des Explosivsatzes der einzelnen Kapsel ein möglichst leichtes, zähes und nicht zersplitterndes Umhüllungsmaterial zur Anwendung kommt.

Um jedoch schon jetzt im Falle der Verwendung der gegenwärtig im Gebrauche stehenden Knallkapseln einer Gefährdung der persönlichen Sicherheit der Bewohner der in unmittelbarer Nähe der Bahn gelegenen Gebäude

*) Enthalten in dem am 1. December 1894 ausgegebenen LXXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 221.

und der Personen, welche Wegübersetzungen benützen, nach Thunlichkeit vorzubeugen, findet das Handelsministerium den geehrten Bahnverwaltungen zu empfehlen, nachstehende Bestimmungen den Executivorganen zur Danachachtung vorzuschreiben:

„Auf Wegübersetzungen dürfen Knallkapseln überhaupt nicht gelegt werden.

Die bei Wegübersetzungen oder in der Nähe von bewohnten Gebäuden zu legenden Knallkapseln sind in einer Entfernung von mindestens 100 m anzubringen, wenn nicht die örtlichen Verhältnisse eine gefahrlose Anwendung auf kürzerer Distanz gestatten."

Wien, am 27. November 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Bestimmung der Gassenbreite und der Baulinien für eine Gasse fällt, ohne dass eine Ausnahme zu Gunsten von Eisenbahn-Grundstücken bestände, ausschliesslich in die Competenz der Baubehörden.

Der böhmische Landesausschuss hatte mit Erlass vom 15. Juni 1892, Z. 22.092, die übereinstimmenden Beschlüsse des Prager Stadtrathes und des Prager Stadtverordneten-Collegiums, dass die Breite der zur Hetzinsel führenden Gasse auf 20 m festgesetzt werde, und dass längs des Territoriums der Oesterr. Nordwestbahn die im Situationsplane eingezeichnete Regulirungslinie zu gelten habe, bestätigt.

Die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung wurde Seitens der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in der bei dem Verwaltungs-Gerichtshofe eingebrachten Beschwerde darum bestritten, weil, da es sich um eine Nebengasse handelt, die Gassenbreite nicht auf die für Hauptstrassen bestimmte Breite von 20 m zu reguliren war, weil weiter in Consequenz der bestimmten Regulirungslinie für Gassenzwecke ein Theil des Eisenbahn-Territoriums abgegeben werden müsste, was der Bestimmung des § 10 ad c des Eisenbahn-Concessionsgesetzes, und zwar umsomehr widerstreite, als durch den Handelsministerial-Erlass vom 29. Jänner 1890, Z. 45.248, bereits festgestellt erscheint, dass eine Abtretung des Eisenbahngrundes für Communicationszwecke wegen Raummangels sich als unzulässig darstelle.

Der Verwaltungs-Gerichtshof fand die Beschwerde nicht gesetzlich begründet und wies dieselbe mit folgender Motivirung ab: Aus dem Wortlaute des § 2, Abs. 3, der Bauordnung vom 10. April 1886 geht zweifellos hervor, dass die dort angegebenen Masse für Gassenbreiten keineswegs imperative sind, dass vielmehr den Baubehörden freisteht, insbesondere über das Mindestmass der Gassenbreite bei Regulirung bestehender Strassen hinauszugehen. Welche Strassenbreite aber den concreten Verhältnissen angemessen erscheint, ist eine Frage des freien Ermessens der Verwaltungsbehörden.

Auch eine Verletzung der angerufenen Bestimmung des Eisenbahn-Concessionsgesetzes liegt nicht vor. Nach §§ 24 und 127 der citirten Bauordnung fällt die Bestimmung der Gassenbreite und die Bestimmung der Baulinien für eine Gasse ausschliesslich in die Competenz der Baubehörden, und es ist in dieser Beziehung eine Ausnahme zu Gunsten von Eisenbahn-Grundstücken in der Bauordnung nicht gemacht. Eben darum waren auch die Baubehörden durch den Umstand, dass die zur Hetzinsel führende Strasse an der einen Seite von dem Territorium der beschwerdeführenden Eisenbahn-Verwaltung begrenzt wird, nicht behindert, die Regulirungslinie für diese Strasse nach Massgabe der nöthig erkannten Strassenbreite zu bestimmen. Durch diese Bestimmung ist aber an und für sich ein Eingriff in die Eigenthumsrechte der Eisenbahn noch nicht erfolgt und auch nicht rechtsbeständig festgesetzt, dass die beschwerdeführende Gesellschaft zur Abtretung des nach der Regulirungslinie in die Gasse fallenden Bahnhofs-Territoriums verpflichtet sein wird. Dieser Frage kann durch die den Baubehörden vorbehaltene Entscheidung nicht präjudicirt werden und ist auch in der angefochtenen Entscheidung derselben nicht präjudicirt. Denn nach § 22 der citirten Bauordnung steht die Entscheidung über die Frage, ob und inwieferne eine Enteignung des Privateigenthums für Regulirungszwecke stattzufinden hat, der politischen Landesbehörde zu, so dass darüber, ob seinerzeit die nach der Regulirungslinie für Strassenzwecke in Aussicht genommene Einbeziehung von Eisenbahngrund wird durchgeführt werden können, von der noch ausstehenden Entscheidung der politischen Behörde abhängig bleibt.

[Erkenntniss vom 15. Juni 1893, Z. 2138; cf. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 644.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 52. Sitzung des Herrenhauses vom 10. December erfolgt die zweite Lesung des Gesetzentwurfes, betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn für den Staat.

Berichterstatter Freiherr von Posswald befürwortet die Vorlage und stellt im Namen der Eisenbahn-Commission den Antrag, das Haus wolle dem Gesetzentwurfe die verfassungsmässige Zustimmung ertheilen.

Dr. Randa betont, dass man von der Verstaatlichung der in Rede stehenden Bahnen die ersehnte Herabsetzung der Tarife erwartet hatte, und bedauert, dass sich diese Hoffnung nicht erfüllt habe. Redner bespricht die Gründe, aus denen diese Massnahmen getroffen wurden. Dieselben seien lediglich finanzieller Natur, und er zweifelt nicht, dass die Regierung mit der Uebernahme dieser Bahn ein gutes Geschäft mache, doch seien die Interessen der Landwirthschaft zu berücksichtigen, und spricht den Wunsch aus, die Regierung möge sobald als möglich die in Aussicht genommenen Staatsbahntarife auch auf der Böhmischen Westbahn eintreten lassen.

Handelsminister Graf Wurmbrand: Die Regierung hat durchaus nicht die Absicht, Böhmen ausnahmsweise ungünstig in seiner Eisenbahnpolitik zu behandeln. Im Gegentheile; sie ist sehr glücklich, constatiren zu können, dass Böhmen in der Eisenbahnfrage Seitens der Regierung unterstützt wird, und dass die Eisenbahnaction in Böhmen einen sehr guten Verlauf nimmt. Also von der Absichtlichkeit, Böhmen in der Eisenbahnpolitik gegenüber anderen Ländern zurückzustellen, ist von vornherein gar keine Rede, und kann der Gedanke daran nicht einmal aufdämmern, wenn man die Intentionen der Regierung kennt.

Die Frage der Tarifherabsetzung ist eine allgemeine, die mit Böhmen allein auch in diesem Gesetze eigentlich nicht in Verbindung steht. Denn wir haben es mit der Verstaatlichung

von drei Bahnen zu thun. Alle drei Bahnen werden naturgemäss demselben Gesichtspunkte unterworfen und bei allen drei Bahnen bringt die Regierung jetzt ein Princip zur Geltung, welches auch bei weiteren Verstaatlichungen in Geltung bleiben wird: dass sie die Verstaatlichung nur dann durchführen kann, wenn der Schlüssel, welcher zur Verstaatlichungssumme führt, aufrechterhalten bleibt. Wenn ich die Bahnen auf Grundlage eines siebenjährigen Erträgnisses verstaatlichen kann, abgesehen von den zwei schlechtesten Jahren, und ich rechne mir auf Grundlage dieser Erträgnisse die Summe aus, so muss dieser Schlüssel auch bleiben, damit ich die Summe gegenüber dem hohen Hause rechtfertigen kann als eine Action, welche den Staat nicht belastet. Setze ich die Summe der Erträgnisse durch einen niedrigeren Tarif herab, so steht die ganze Rechnung nicht, und ich muss dann dem hohen Hause sagen: Ich verstaatliche, aber es kostet dem Staate so und so viel. Das haben wir nicht gethan, und dazu habe ich auch die Ermächtigung des Finanzministers nicht. Wenn ich nun verstaatliche mit der Intention, dass dem Staate damit kein finanzielles Opfer erwächst, so glaube ich den Bedürfnissen einer gesunden Eisenbahnpolitik zu entsprechen und glaube auch im Interesse der Länder und der die Bahn benützenden Bevölkerung zu handeln, weil eine Herabsetzung der Tarife aller dieser Bahnen in der Absicht der Regierung liegt, und zwar in nicht allzu ferner Zeit.

Ich nehme hier Gelegenheit, das zu wiederholen, was ich mehrfach schon ausgesprochen habe: Bei einer weitergehenden Verstaatlichung von Bahnen, die gegenüber dem Staatsbahnbarême einen höheren Tarif haben, ist es bei der Unmöglichkeit, die Tarife sofort auf das niedere Staatsbahnbarême herabzusetzen, das Bestreben der Regierung, einen ausgleichenden Tarif zu schaffen, welcher die Gleichartigkeit der Tarifpolitik in allen Ländern Oesterreichs ermöglicht und es so zu einer Stabilität bringt, welche im Interesse der Industrie höchst wünschenswerth ist. Es ist eine fehlerhafte Ansicht, dass eine Herabsetzung der Tarife jetzt und eine eventuelle Wiederhinaufsetzung in einem kürzeren Zeitraume den Industriellen, deren Etablissements an einer solchen Bahn liegen, von Nutzen wäre. Es ist dies nicht der Fall, sondern die Industrie wird darauf Gewicht legen, dass so wenig Schwankungen als möglich entstehen — in was immer für Beziehungen — sowohl in Bezug auf ihren Export als auch auf die Tarife u. s. w. Ich glaube also, dass die Art und Weise, wie die Regierung gegenüber den zu verstaatlichenden Bahnen die Tarifausgleichung ins Auge fasst, auch im Interesse der Industriellen gelegen ist, und ich hoffe, dass der Herr Vorredner sich begnügen wird, wenn ich die Absicht der Regierung wiederhole, in nicht zu ferner Zeit einen Ausgleich des Tarifwesens zu beantragen, der mit einer Herabsetzung der Privattarife auf den verstaatlichten Bahnen zu beginnen hat.

Berichterstatter Freiherr von Pusswald trat den Ausführungen des Herrn Handelsministers bei und erklärte, auch er halte es für verfehlt, vom Standpunkte der Tarifbildung einfach alle Tarife sofort auf das Barême der Staatsbahn herabzusetzen, weil bei der Tarifbildung eine ganze Reihe von Factoren zu würdigen sei.

In der 53. Sitzung des Herrenhauses vom 11. December schreitet das Haus zur Specialberathung des Gesetzentwurfes, betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn für den Staat.

Dr. Freiherr von Sochor verliest den Gesetzentwurf, Derselbe wird in zweiter und sofort auch in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

In der 329 (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. December referirte Abg. Dr. Russ im Namen des Eisenbahnausschusses über das Localbahngesetz.

Abg. Kaftan gab eine Darstellung der Entwicklung des Localbahnwesens in Oesterreich und bemerkte unter Anderem, seit 1887 habe sich diese nicht „im Zeichen des Verkehres", sondern „im Zeichen der Strategie" vollzogen. Für wirkliche Localbahnen war damals von der Regierung keine ausgiebige Unterstützung zu erlangen, weshalb die einzelnen Königreiche und Länder angesichts dieser Passivität zur Selbsthilfe greifen mussten. Den Anfang machte Steiermark in verdienstvoller Weise, es folgten Böhmen und Galizien in der Erwartung, dass auch die Regierung aus ihrem platonischen Wohlwollen heraustreten werde. Redner erörterte die finanziellen Grundsätze, nach welchen die Bahnen niederer Ordnung errichtet werden sollen, und verwahrte sich gegen das jederzeitige Einlösungsrecht des Staates, dessen Eintritt Redner erst nach zwanzig Jahren gewünscht hätte. Auch die Forderung des Heimfallsrechtes an den Staat sei bei Localbahnen nicht gerechtfertigt. Für Leistungen zu militärischen Zwecken sollten die Localbahnen voll entschädigt werden. Redner besprach sodann die Kleinbahnen und verlangte, dass die Concession von Kleinbahnen, mit Ausnahme der Städtebahnen, unbedingt vom Lande ertheilt werden solle, welchem auch das Heimfallsrecht zustehen solle. Für Städte mit eigenem Statute soll das Heimfallsrecht der Gemeinde zustehen; bei anderen Städten solle die Concession von der politischen Behörde im Einvernehmen mit der Gemeindevertretung ertheilt werden. Schliesslich beantragte Redner eine Revision des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1874, welches veraltet und unklar sei, und empfahl die Vorlage eines nach Analogie des Gesetzes über die Wassergenossenschaften entworfenen Gesetzes über Eisenbahngenossenschaften.

Handelsminister Graf Wurmbrand:

Ich muss stets dankbar sein, wenn mir meine Aufgaben erleichtert werden. Die eingehende Rede, die wir soeben von dem fachkundigen Herrn Vorredner gehört haben, entlastet mich wesentlich. Sie hat nicht nur die geschichtliche Entwicklung des Localbahnwesens in Oesterreich überhaupt beleuchtet, sondern sie hat auch das ganze Gesetz, und zwar in den einzelnen Paragraphen, durchgearbeitet, und wer sich bis jetzt noch nicht die Mühe genommen hat, dasselbe durchzulesen, der hat dadurch einen ausführlichen Commentar erhalten. Auch bin ich dankbar, dass mein Princip der Behandlung volkswirthschaftlicher Angelegenheiten allmälig zur Geltung kommt; denn wenn ich heute Vormittags im Herrenhause Gelegenheit hatte, gegen Mitglieder der liberalen Partei ein Gesetz zu vertheidigen, so finde ich — und ich bin dafür dankbar — in einem Herrn Abgeordneten vom jungczechischen Club einen ebenso eifrigen als verständigen und klaren Verfechter der Regierungsvorlage und des Principes der Localbahnen. Das ist wirklich ein Zustand, den man ja nur wünschen kann, dass, wie ich gesagt habe, die politischen Rücksichten dort schwinden, wo es sich um allgemeine volkswirthschaftliche Fragen handelt. Ich kann den Ausführungen, die wir soeben gehört haben, im Allgemeinen nichts hinzufügen. Im Besonderen muss ich jedoch meiner Ansicht in der Richtung Ausdruck verleihen, dass, so sehr ich selbst geglaubt habe, dass die Autonomie der Länder auch in die Fragen des Eisenbahnbaues herangezogen werden soll und mit Vortheil auch herangezogen werden kann, und so sehr ich glaube, dass der Credit der Länder bei der Finanzirung der Bahnen von Wichtigkeit ist, ich in der Autonomie der Landesgesetzgebung nicht so weit gehen möchte, als es der Herr Vorredner gewünscht hat.

Ich kann mir eine Concessionsertheilung durch die Länder nicht vorstellen, und ich kann mir auch nicht vorstellen, dass man der Landesgesetzgebung ein so weitgehendes Expropriationsrecht zuerkennen sollte, welches z. B. bestimmen würde, dass die Gemeinden und Grundbesitzer eo ipso verhalten sind, ihren Grund unentgeltlich für eine Bahn abzutreten.

Das sind nicht principiell-politische, sondern administrativtechnische Fragen, die auf diesem Gebiete der Länderautonomie nicht so weit hinausgespielt werden können und dürfen, ohne dem Grundgedanken des Localbahngesetzes Schaden zu bringen. Dieser Grundgedanke, der — wie der Herr Vorredner bemerkt hat — zuerst in Steiermark thatsächlich zur Geltung gelangt ist, der mit diesem Gesetze des Breiteren ausgeführt wird, ist immer derselbe, und zwar ein sehr einfacher, nämlich dass Localbahnen im grossen Massstabe nur dann gebaut werden können, wenn sie so billig hergestellt werden, dass sie sich mit mindestens 3 pCt. verzinsen.

Das ist der Grundgedanke, und wir glauben, dass durch die Erleichterungen, welche dieses Gesetz bringt, noch ausserordentlich viele solcher Bahnen in Oesterreich gebaut werden können.

Dazu kommen die technischen Fortschritte, welche die Anlage von billigen Bahnen, Vicinal- und Kleinbahnen, ermöglichen, von der Hauptbahn herab bis zur Secundärbahn, zur Vicinalbahn, zur Kleinbahn und zur Tramway. Dieses Gesetz hat die Vortheile dieses ganzen Complexes von Secundär- und Kleinbahnen aufgenommen, deren Förderung entspricht den Interessen des Staates, und ist es eine dankenswerthe Anfgabe, das Eisenbahnsystem bis in das kleinste Räderwerk zur Ausbildung zu bringen, weil ein solches System von Saugadern unserem grossen staatlichen Eisenbahncomplexe jedenfalls zu Gute kommt. Für den Staat ist es aber in vielen Fällen unmöglich, in das Detail der einzelnen Fragen so genau einzugehen, die Bedürfnisse in jedem Lande genau kennen zu lernen und auch die Erträgnissfähigkeit aller Projectslinien genau studiren zu

können. Auch ist der Staat finanziell nicht immer in der Lage, Unterstützungen zu gewähren und nicht genau studirten Bahnen ohneweiters eine Garantie zu gewähren.

Nach dem Beispiele Steiermarks, welches auch der Herr Vorredner erwähnt hat, hat eine ganze Reihe von Ländern, wie Böhmen, Galizien, solche Gesetze gemacht, und, wie ich hoffe, werden in kürzerer Zeit Niederösterreich, Mähren und vielleicht auch Oberösterreich und Tirol diesem Beispiele folgen, so dass nur ein kleiner Kreis von Ländern übrigbleiben wird, der sich noch immer gegen dieses Princip zu wehren versucht.

Ich bedauere das, denn ich fürchte, dass diese Länder im Bau der Localbahnen zurückbleiben; begreiflich finde ich es von dem Standpunkte aus, weil diese Länder, die in ihrer wirthschaftlichen Entwicklung und finanziellen Leistungsfähigkeit noch zurückgeblieben sind, die ärmsten sind und nicht recht wagen, mit der Garantie vorzugehen, so lange nicht die Erfahrungen in anderen Ländern gezeigt haben, ob solche Garantien wirklich in Anspruch genommen werden. Ich verdenke ihnen das nicht, aber ich hoffe, dass wir in wenigen Jahren genügende Erfahrungen gesammelt haben werden, und nur wenn die Landesgarantien nicht oder nur in geringem Masse in Anspruch genommen werden, so sind auch die ärmeren Länder in der Lage, solche Garantien zu gewähren. Der Gedankengang in dem Gesetze ist nun weiter der, dass es auch Bankinstituten ermöglicht werden soll, auf Grund entsprechender Garantien und sonstiger Unterlagen die Geldbeschaffung für die Bahnen zu vermitteln, welche ja in verschiedenen Formen erfolgen kann. Das Beispiel, welches Steiermark gegeben hat, indem es selbst die Finanzirung übernommen hat, ist nach meiner Ueberzeugung zweifellos das billigste. Wenn man diesem Beispiele nicht folgen will, so hat man, wie Böhmen und Galizien, die Möglichheit, Banken zu schaffen, welche Obligationen unter Garantie der Länder ausgehen, welche dann auch dieselben Begünstigungen geniessen, wie die vom Lande selbst ausgegebenen.

Ich kann heute schon versichern, dass die Regierung in Ergänzung dieses Gesetzes noch in dieser Session auch ein anderes Gesetz zur Vorlage bringen wird, in welchem für die Obligationen der Galizischen Landesbank die Pupillarsicherheit erklärt wird, damit auch Galizien in der Lage ist, mit einem billigen Capital seine Eisenbahnprojecte zu fördern. Sehr befriedigend für mich ist es, zu sehen, dass nach diesem Principe, welches erst durch dieses Localbahngesetz vollständig geregelt und durchgeführt wird, nicht nur eine ganze Reihe von Localbahnen gebaut worden ist, wie in Böhmen und Steiermark, sondern dass auch in einem anderen Lande eine Verständigung mit dem Landesausschusse über die dort gewünschten Bahnen auf Grund dieses Principes ausserordentlich leicht vor sich gegangen ist, während es ausserordentlich schwierig sowohl für die Regierung, als auch für die Vertreter der Länder ist, dort, wo dieses Princip nicht zur Durchführung gekommen ist, auch nur eines unter den für die Landesinteressenten sehr wichtigen Bahnprojecten zur Durchführung zu bringen. Jahre lang, zehn, fünfzehn, zwanzig Jahre lang, existiren Projecte, die eben nicht zur Durchführung kommen und nicht zur Durchführung kommen können, weil der Staat nicht in der Lage ist, diese Localbahnen auf seine Kosten zu bauen oder zu seinen Lasten zu garantiren.

Ich will nicht in die Einzelheiten des Gesetzes eingehen, es bleibt dies der Specialdebatte vorbehalten, doch glaube ich, sagen zu können, dass in den Ausschussverhandlungen das Einverständniss zwischen den Mitgliedern des Eisenbahnausschusses und der Regierung so schnell vor sich gegangen ist, dass die Berathung als eine sehr coulante betrachtet werden kann, und spreche ich die Hoffnung aus, dass dasselbe hier im Hause der Fall sein wird. Ich möchte davor warnen, hinsichtlich der einzelnen Bestimmungen des Gesetzes noch weitere Ausdehnungen zu versuchen, die von der Regierung nicht mehr acceptirt werden könnten, weil ich fürchte, dass dadurch das Gesetz selbst in Gefahr käme und es mir ausserordentlich wichtig erscheint, dass dieses Gesetz noch in dieser Session und vor Weihnachten zu Stande kommt, damit die Landtage auf Grund dessen ihre Arbeiten beginnen, und wenn das Haus wieder zusammentritt, bereits auf Grundlage dieser Arbeiten Anträge über eine Reihe von Localbahnprojecten vorgelegt werden können.

Abg. Ritter von Stalitz hätte erwartet, dass der Herr Handelsminister mit einer Vorlage, betreffend den Bau der Tauernbahn, kommen werde. Er hofft, dass dies bald geschehen werde, und wird in dieser Voraussetzung für die Vorlage stimmen.

Abg. Biankini betonte, wie wichtig für Dalmatien directe Eisenbahnverbindungen mit der Monarchie wären. Dalmatien beneide schon Bosnien und die Herzegowina um seine Bahnen. Er beantragte einen Zusatz zu diesem Gesetze, welcher lautet: „Dieses Gesetz gilt für alle im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder mit Ausnahme Dalmatiens, wo es noch keine Hauptbahnen gibt, in welche die Localbahnen einmünden können."

Abg. Ritter von Struszkiewicz erklärte, dass er und seine Gesinnungsgenossen diese Gesetzesvorlage, welche ein grosser Fortschritt sei, mit Genugthuung begrüssen. Sie haben auch mit Befriedigung von der Erklärung des Herrn Ministers Kenntniss genommen, dass derselbe einen Gesetzentwurf vorbereite, betreffend die Zuerkennung der Pupillarsicherheit für die von Galizien auszugebenden Localbahntitres. Redner hofft, dass diese Vorlage noch vor Weihnachten werde eingebracht werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Nordbahn. (Linie Bakov—Turnau: Erweiterung der Station Münchengrätz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Münchengrätz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Münchengrätz für den 17. December anberaumt. [G.-I.-Z. 21.932.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Erweiterung der Station Neschwitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tetschen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Neschwitz für den 18. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.635.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Erweiterung einer Geleiseanlage: Politische Begehung) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Roveredo hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlage in der Station Calliano für den 15. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.799.]

— Linie Marburg—Franzensfeste: Umwandlung eines Durchlasses.) Für die Umwandlung des Durchlasses in km 354·7/8 in einen Durchgang wurde der Bauconsens ertheilt. [24. November, Z. 64.027.]

— (Linie Graz—Köflach: Brückenreconstruction.) Die Reconstruction der Brücke in km 1·517 der Kainachthaler Industriebahn wurde genehmigt. [3. December, Z. 65.523.]

Valsuganabahn. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Borgo hat die Localcommission, betreffend die Herstellung der Brückenweiten auf der Valsuganabahn bei Uebersetzung des Grignobaches, auf den 17. December anberaumt. [6. December, H.-M.-Z. 66.162.]

Oesterr. Alpine Montan-Gesellschaft. (Aenderung der Geleiseanlagen.) Die projectirte Aenderung der Geleiseanlagen in Donawitz wurde genehmigt. [1. December, Z. 60.181.]

Projectirte Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von J. S. Daubek gemeinschaftlich mit der Stadtgemeinde Hostomitz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Hinter-Třeban der k. k. Böhm. Westbahn zur Station Lochowitz der Linie Protiwin—Zditz der Oesterr. Staatsbahnen die Trassenrevision auf den 18. December und den folgenden Tag anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Karl Loula betraut. [7. December, H.-M.-Z. 65.978.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung des Projectes für die Theilstrecke von km 0—10·6 der Localbahn Čerčan-Modřan und für die Theilstrecke km 0—2·1 der Abzweigung nach Dobřiš auf den 17. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [7. December, H.-M.-Z. 65.979.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prossnitz—Trübau: Sperrung der Haltestelle Bielekermühle während des Winters.) Die bisher durch das ganze Jahr geöffnet gewesene Haltestelle Bielekermühle

zwischen den Stationen Ptin und Kosteletz der Linie Prossnitz—Triebitz wird in Folge Mangels jeder Frequenz künftighin während der Dauer des Winterfahrplanes, d. i. vom 1. October bis 30. April, gesperrt bleiben. Die Sperrung der Haltestelle für das laufende Jahr erfolgt am 15. December.

Gailthalbahn. (Längenprofil.) Das k. k. Handelsministerium hat das von der Localbahn Arnoldstein—Hermagor (Gailthalbahn) vorgelegte Längenoperat mit den Stationen und Haltestellen: Arnoldstein (Station), Nötsch am Dobratsch (Station), Emmersdorf (Haltestelle), St. Stefan-Vorderberg (Station), Görtschach-Törolach (Station), Pressegger See (Haltestelle), Vellach-Kühnburg (Haltestelle), Hermagor (Station) genehmigt.

[G.-I.-Z. 22.228.]

Nachrichten aus Ungarn.

Beförderung von Viehtransporten und thierischen Producten ungarischer Provenienz nach Oesterreich. (Ministerialerlass.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister — anlässlich des Umstandes, dass in einzelnen Eisenbahnstationen Transporte von lebendem und geschlachtetem Vieh, sowie thierischer Producte nach Gebietstheilen der österr. Reichshälfte angenommen wurden, wo der Import verboten war und in Folge dessen die beförderten Sendungen confiscirt wurden — eine an sämmtliche Eisenbahn- und Schiffahrtstationen gerichtete Circularverordnung erlassen, in welcher den betreffenden Organen strengstens aufgetragen wird, sich vor Aufnahme der Sendung aus dem „Allategészségi Értesiö“ (officielles Veterinär-Verordnungsblatt) die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Transport nach dem Bestimmungsorte behördlich gestattet ist.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Waarenverkehr im Monate October.) Den officiellen statistischen Daten zufolge betrug der Waarenverkehr der ungarischen Staatsbahnen im Monate October 190.813 Waggonladungen, um 4146 Waggonladungen mehr als im Monate October des Vorjahres. In den ersten zehn Monaten dieses Jahres machte der Waarenverkehr insgesammt 1,538.306 Wagenladungen aus, demnach um 96,226 Wagenladungen mehr als in derselben Periode des Vorjahres, trotzdem der Getreideverkehr um 13.834 Wagenladungen geringer war, dessen grösster Theil eben auf den Monat October entfällt. Von lebenden Thieren wurden um 16.495 Wagenladungen mehr befördert. Kohle wurde um 18.582, Holzgattungen um 8483, Heu und Stroh um 56.25, Rüben um 4539, Eisen um 3896, Steinöl um 3591, Erze um 847, Kartoffeln und Obst um 3212 Wagenladungen mehr befördert.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 10. December herausgegebene CLXI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 773: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. December 1894, Z. 72.846, betreffend die Gewährung von Erleichterungen hinsichtlich der Zufuhr und Verwerthung der mit Viehpässen des Veterinäramtes zu Raab (Györ) in Ungarn gedeckten Schweine.

Nr. 774: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 4. December 1894, Z. 21.345, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Lika-Krbava in Croatien nach Schlesien.

Nr. 775: Kundmachung der k k. Landesregierung für Schlessien vom 4. December 1894, Z. 21.414, womit das erlassene Verbot des kleinen Grenzverkehres mit Klauenthieren aus Preussisch-Schlesien nach Oesterreichisch-Schlesien näher präcisirt wird.

Nr. 776: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. December 1894, Z. 168.983, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Gastorf als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 777: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 1. December 1894, Z. 97.295, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Freiwaldau, Teschen und Troppau in Schlesien nach Galizien.

— (Inhalt des CLXII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 11. December herausgegebene CLXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 778: Kundmachung der Landesregierung für die Bukowina vom 30. November 1894, Z. 51.208, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Panka Ein- und Ausladestation für Viehtransporte und frisches Fleisch.

— (Inhalt des CLXIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 12. December herausgegebene CLXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 779: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 28. November 1894, Z. 11.953, betreffend die Gebühren für die Viehbeschau in den Eisenbahnstationen des Herzogthumes Salzburg.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Dieser Verein hielt am 6. December eine Versammlung ab, zu deren Beginn der Vorsitzende Civ.-Ing. E. A. Ziffer in eingehender und erschöpfender Weise den hauptsächlichsten Inhalt der Verhandlungen des Eisenbahnausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Local- und Kleinbahnen, besprach, indem er jene Gesichtspunkte hervorhob, von denen der Ausschuss bei Beurtheilung der an dem Gesetzentwurfe vorgenommenen materiellen Aenderungen geleitet wurde. Anknüpfend hieran bezeichnete Ing. Ziffer diejenigen in der gemeinschaftlich mit dem Verbande der österr. Localbahnen eingebrachten Petition niedergelegten Abänderungs- und Ergänzungsanträge, welche im Schosse des Eisenbahnausschusses zum Theil Berücksichtigung gefunden haben. Mit dem Wunsche, dass das neue Gesetz über Bahnen niederer Ordnung mit Beginn des kommenden Jahres in Kraft treten und zum Wohle des Gesammtstaates wie seiner Bevölkerung gereichen möge, schloss der Redner diesen Abschnitt seiner Ausführungen. Den übrigen Theil des Vereinsabends füllten, nachdem Ing. Felix Ritter von Gerson wegen Unpässlichkeit seinen Vortrag absagte, die Mittheilungen des Vorsitzenden über den Bau und die Betriebsergebnisse der schmalspurigen Vicinaleisenbahn von Pithiviers nach Toury im Departement Loire (Frankreich) mit der Spurweite von 0·6 m aus. Derselbe gibt seinem Bedauern Ausdruck, dass die Einführung der 60 cm-Spur in Oesterreich noch immer keinen fruchtbaren Boden findet und unbegründeten Vorurtheilen begegnet. Die in Rede stehende, dem Personen- und einem lebhafteren Güterverkehre dienende, 31 km lange Bahn beschrieb der Vortragende in Bezug auf die eigenartigen und interessanten Verhältnisse der Bauanlage, ihrer Einrichtung und Betriebsführung, welch letztere auf Grund einer Vergütungsformel im Concurrenzwege hintangegeben und durch das Etablissement Decauville erfolgt. An der Hand eines werthvollen statistischen Materials bezifferte der Vorsitzende die Herstellungskosten dieser Secundärbahn auf 24.054·52 Frcs. pro Kilometer incl. Fahrbetriebsmittel. In den Vereinsausschuss wurde Herr Arthur Mayer, Verwaltungsrath der Neuen Wiener Tramway - Gesellschaft, berufen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro November 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	10224·—	347·66	2579·09	7992·57
Roggen	1292·07	1117 43	1000·66	1408·84
Gerste	1162·12	—	540·10	622·02
Hafer	615·93	403·06	380·70	638·29
Mais	764·42	99·40	250 05	613·77
Mehl	1284·35	—	326·91	957·44
Wein	6848·22	182·18	398·42	6631·98
Verschiedene	2223·31	1735·55	2726·33	1232·53
Zusammen . .	24414·42	3885·28	8202·26	20097·44
Versicherungswerth fl.	379·415·—	15.400·—	55.350·—	339.465·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	33	7	10	30
Versicherungswerth .	210.320	67.300	80.670	196.950
Abgesondert übertragene Warrants, St.	6	—	2	4
Versicherungswerth .	13.250	—	4.300	8.950
Lombardbetrag . . .	5.200	—	1.600	3.600

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. December dem Sectionschef im Handelsministerium Béla Freiherrn von Weigelsperg taxfrei den Orden der eisernen Krone zweiter Classe allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. December dem Aushilfsbahnwächter der Oesterreichischen Staatsbahnen Adolf Jiška in Steinkirchen anlässlich der von ihm mit besonderer Entschlossenheit und unter eigener Lebensgefahr bewirkten Rettung eines Menschenlebens das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat November 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	461·94	497·84	567·73	392·05	—	299·90	—	299·90
Roggen	50·50	995·34	687 58	358·26	185·94	103·11	100·65	188·40
Gerste	520·62	661·53	402·44	779·71	2882·88	919·26	1321·38	24[illegible]0·76
Hafer	822·08	28·82	72·09	778·81	84·98	—	—	84 98
Erbsen	264·93	99·49	53·84	310·58	624·11	100·60	—	724·71
Bohnen	29·25	307·20	200·58	135·87	337·10	13·13	310·07	40·16
Raps	139·22	40·61	93·40	86·43	—	101·40	101·40	—
Wicken	7·75	99·28	—	107·03	60·45	—	3·00	57·45
Leinsaat	321·17	—	91 27	229·90	—	—	—	—
Rübensamen	250·00	204·00	—	454·00	—	—	—	—
Mohn	113·28	52·39	42·00	123·67	662·67	—	166·50	496·17
Kleesaat	49·79	8·46	49·79	8·46	—	—	—	—
Senf	111·80	—	—	111·80	—	—	—	—
Diverse	6·14	—	—	6·14	—	101·42	—	101·42
Zusammen . . .	3148·47	2994·96	2260·72	388·2·71	4338·13	1638·82	2003·00	4473·95
Versicherungswerth ö.W. fl.	36.865	26.575	19 828	43.612	47.803	12.000	16.665	43.138
Spiritus	138·28	—	138·28	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	1.785	—	1.785	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	3	3	—	6	4	—	1	3
Versicherungswerth ö.W. fl.	7.100	8.100	—	15.200	10.000	—	2.500	7.500
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	1	—	1	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	6.000	—	6.000	2.500	—	—	2.500
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	2.400	—	2.400	1.500	—	—	1.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Mit 1. Jänner 1895 werden directe Fahrkarten für nachstehende Relationen eingeführt:

Kilometer			Einfache Fahrt Personenzug II. Cl. fl. ö. W. incl. Stempel	III. Cl.
	Zwischen Wiesa und			
22	Preschen	via Brüx	0·62	0·32
26	Dux A.T.E.	via Brüx	0·62	0·32
36	Teplitz	via Brüx	0·83	0·42
54	Aussig	via Brüx	1·23	0·62
26	Udwitz-Görkau	via Brüx	0·62	0·32
32	Komotau und Komotau-Oberdorf	via Brüx	0·83	0·42
	Zwischen Niemes und			
73	Aussig	via Böhm.-Leipa—Bodenbach	2·03	1·02
92	Teplitz	via Böhm.-Leipa—Bodenbach	2·05	1·03
102	Dux A.T.E.	via Böhm.-Leipa—Bodenbach	2·25	1·13
117	Brüx A.T.E.	via Böhm.-Leipa—Bodenbach	2·56	1·29
139	Komotau und Komotau-Oberdorf	via Böhm.-Leipa—Bodenbach	2·87	1·44

Wien, am 11. December 1894. [934]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 gelangt ein Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarife Theil II, Heft 3, „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen", zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Berichtigungen der speciellen Bestimmungen.
II. Aenderung von Frachtsätzen.
III. Aufnahme neuer Kartirungssätze.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbands-Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 20 Hellern = 10 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 12. December 1894. [935]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 gelangt an Stelle des im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 ex 1894, Seite 2229, ausser Kraft gesetzten Tarifes Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1893, ein neuer Tarif in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifheftes können durch die betheiligten Verbands-Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest, sowie durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 1 Krone = 50 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 12. December 1894. [936]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Monfalcone in den Verkehr mit sämmtlichen Verbandsstationen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 wird die Station Monfalcone in den Verkehr mit sämmtlichen Verbandsstationen des Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarifes einbezogen.

Für Monfalcone haben die auf Seite 308—311 des Tarifes vom 1. December 1888 für Sagrado enthaltenen Anstosstaxen Anwendung zu finden.

Die auf Seite 136 des Haupttarifes, bezw. auf Seite 40 des Nachtrages II für Monfalcone bereits enthaltenen Frachtsätze bleiben in Kraft.

Wien, am 12. December 1894. [937]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des I. Nachtrages zum Ausnahmetarife für Wein in Fässern etc. im Verkehre zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und schweizerischen Stationen andererseits.

Am 1. Jänner 1895 tritt der I. Nachtrag zu dem in der Ueberschrift genannten Ausnahmetarife in Wirksamkeit, welcher Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen, der Reexpeditionstabelle etc. enthält.

Exemplare des I. Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. December 1894. [938]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe eines Anhanges zu unserem Localgütertarife.

Mit 1. Jänner 1895 wird zu unserem am 1. Jänner 1890 in Kraft getretenen Localgütertarife ein Anhang erscheinen, in welchem für einzelne Artikel und Relationen bisher im Instructionswege bestandene Frachtermässigungen enthalten sind.

Mit dem Tage der Einführung dieses Anhanges tritt der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1893 ausser Wirksamkeit.

Exemplare dieses Anhanges sind in der Tarifabtheilung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Maria Valeria-utcza 11 sz.) erhältlich.

Budapest, am 10. December 1894. [939]

Sonstige Nachrichten.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr, Gütertarif, Theil II, Heft 1. (Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen.) Die in dem Gütertarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr Theil II, Heft 1 (Seite 59 und 61) enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 6 A und B (Eisen und Stahl) für den Verkehr von den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover, mit Ausnahme derjenigen für Peine, werden am 10. Jänner 1895 ausser Kraft treten. Für die Station Peine gelten vom 1. Jänner 1895 ab folgende Frachtsätze:

Ausnahmetarif 6 A 2·12 Mk. Ausnahmetarif 6 B 1·68 Mk. Der erstere Frachtsatz findet nur auf die im Ausnahmetarif 6 A genannten Eisen- und Stahlwaaren Anwendung, während Messingwaaren. sowie andere Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen zu den höheren Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsclasse B tarifirt werden.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 C (Roheisen) für die Stationen Giessen, Lollar und Peine bleiben unverändert.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung eines neuen Nachtrages zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Torfstreu.) Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu von Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen, Stationen der Niederländischen Staatsbahn, nach Stationen der Badischen Staatsbahn vom 1. Jänner 1889 ist am 1. December der Nachtrag II zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält die Aufnahme der Station Almelo der Holländischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn, sowie Aenderungen des Haupttarifs und des Nachtrags I.

Preuss. Staatsbahnverkehr Breslau—Erfurt. (Einführung eines neuen Nachtrages zum Gütertarife.) Am 1. December ist der Nachtrag VI zum Gütertarif in Kraft getreten.

Derselbe enthält ausser Aenderungen der Ausnahmetarife und Berichtigungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Alt-Grottkau, Bischofswalde, Dziergowitz, Glogischdorf, Gross-Kunzendorf, Lipie, Neudorf-Dirsdorf, Pawonkau, Pluder des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, sowie Allstedt, Marsdorf bei Sorau, Niederröblingen, Schiessplatz, Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, ferner abgeänderte Entfernungen für die Stationen Gross-Wilkau, Heidersdorf, Herby, Kochanowitz, Koschentin, Kurtwitz, Lissau, Lublinitz, Nimptsch, Pristram, Stahlhammer und Zahikowo des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäckverkehr.) An Stelle des Tarifes für den directen Personen- und Gepäckverkehr vom 1. December 1890 tritt am 1./13. December alten/neuen Stils ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden nachstehende Aenderungen herbeigeführt:

1. Die Personenfahrpreise und Gepäcksfrachtsätze werden in Folge Einführung des russischen Zonentarifes ermässigt.

Für Benutzung der D-Züge auf den preussischen Strecken ist nach wie vor die tarifmässige Platzgebühr zu entrichten, für Benutzung der Curierzüge auf russischen Strecken ein Zuschlag nachzuzahlen.

2. Die Beförderung in III. Wagenclasse wird allgemein eingeführt; nur im Verkehr über die Strecke Alexandrowo—Warschau werden wie bisher nur Fahrkarten I. und II. Classe ausgegeben.

3. Zwischen den Stationen Darmstadt und Leipzig Bayer. Bahnhof einerseits und St. Petersburg andererseits, ferner zwischen Berlin (Charlottenburg, Zoologischer Garten, Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof) einerseits und Kiew und Odessa andererseits wird directe Personen- und Gepäckabfertigung eingeführt.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Aufhebung des Tarifheftes 2.) Mit dem 31. December wird das Tarifheft 2 für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom 3. März alten/15. März neuen Stils 1894 aufgehoben und wird an Stelle desselben am 1. Jänner 1895 ein neuer Tarif in Kraft treten, welcher hinsichtlich der Anwendung der Frachtsätze auf die verschiedenen russischen Verkehrsgebiete einige Beschränkungen enthalten wird.

Sofern hiedurch Tariferhöhungen eintreten, bleiben die gegenwärtigen Frachtsätze noch bis zum 15. Jänner 1895 in Kraft.

Tarife für den inneren Verkehr der königl. Bayer. Staatseisenbahnen im Allgemeinen. Frachtberechnung auf den Local- und Vicinalbahnen. In allen Fällen, in welchen auf einer Local- oder Vicinalbahn der Frachtzuschlag von 12 Pfg., 10 Pfg. oder 6 Pfg. pro 100 kg generell oder für einen bestimmten Artikel hinsichtlich des Verkehres mit den übrigen über die Anschlussstation hinaus gelegenen Stationen aufgelassen oder ermässigt ist, sind unter letzteren diejenigen Stationen der übrigen Local- oder Vicinalbahnen, für welche der Zuschlag gar nicht oder hinsichtlich des betreffenden Artikels nur zu einem geringeren Betrage aufgelassen ist, nicht inbegriffen, und muss der für die letzterwähnten Stationen giltige Zuschlag stets zur Erhebung gelangen.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. August 1893. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit 1. December 1894 ist der 4. Nachtrag zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme von Gladenbach, Weidenhausen (Directionsbezirk Hannover), Hoya (Hoyaer Bahn);
2. Aenderung der Sätze für Bayerische Privat-Localbahnstationen, welche nicht direct abfertigen;
3. Aenderung, bezw. Ergänzung der Ausnahmetarife: 1 (Stückgut zur Ausfuhr), 4 (Dungemittel etc.), 6 (Wegbaumaterialien), 7a (Staubkalk etc.), 10 (rohe Kalisalze etc.), 11 (Düngekalk etc.), 19 (Eisen und Stahl etc.);
4. Wegfall des Ausnahmetarifs 2 (Getreide etc.);
5. Aenderung von Stationsbezeichnungen.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Zum vorbezeichneten Tarifhefte ist mit 1. December der Nachtrag XI. zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält:

1. Berichtigung der Tarifentfernung Spandau—Wertheim;
2. Abfertigungsverhältnisse in Waaren;
3. Aenderung im Ausnahmetarif 1 — Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr;
4. Neue Fassung des Ausnahmetarifes 4 — Düngemittel, Erden etc.;
5. Aenderung in den Ausnahmetarifen 10 — rohe Kalisalze, etc. und 11 — Kalk etc. zu Düngezwecken;
6. Ergänzung des Ausnahmetarifes 19 — Eisen und Stahl etc.
7. Aenderungen von Stationsbezeichnungen.

Die Station Hagenow des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona hat zur Unterscheidung von der neu eröffneten Station Hagenow (Stadt) die Bezeichnung Hagenow (Heide) erhalten.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893. (Einführung eines neuen Nachtrages) Mit 1. December 1894 ist zum vorbezeichneten Tarifhefte der Nachtrag 2 in Kraft getreten.

Derselbe enthält:

1. Aenderung des Vorwortes;
2. Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife;
3. Aenderung und Ergänzung der Bestimmungen für die Bayerischen Staats- und Privat-Localbahnstationen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2356	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schlackenziegel	Vordernberg	Eisenerz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Pro Tag dürfen nicht mehr als drei Waggons zur Aufgabe gelangen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1895	Localtarif	21·4 kr.	10·7 kr.	10·7 kr.	Im Kartirungswege		
2357	K. k. General-General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	München C.B. München O.B. München S.B.	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895			bei Aufgabe von 5000 | 10000 Kilogramm Mark 3·66 3·20 3·70 3·24 3·66 3·21		Im Kartirungswege		
2358	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier und leere Bierfässer	Budweis (k.k.St.B.) Micheloh (B.E.B.) Pilsen (B.W.B. und k.k.St.B.) Plzenec (k.k.St.B.) und umgekehrt	Trier I. M., Station der königl. Eisenbahn-Direction Köln linksrh.	Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Bier und leeren Bierfässern vom 1. März 1892 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Güterverkehres	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Ausnahmetarif vom 1. März 1892 für die Beförderung von Bier und leeren Bierfässern des Süddeutsch-Österr.-Ungarischen Güterverkehres		Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Mark, Abtheilung †) I. | II. | III. | IV. 5·49 2*) | 4·74 2*) | 4·08 2*) | 2·06 — 5·09 2*) | 4·62 2*) | 4·01 2*) | 1·89 1*) 4·84 | 4·25 | 3·60 | 1·75 4·89 | 4·28 | 3·64 | 1·78		Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen in doppeltem Betrage abgezogen werden

†) Die Frachtsätze finden Anwendung:

Abtheilung I. für Bier in Fässern bei Aufgabe von mindestens 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief;
Abtheilung II. für Bier in Fässern bei Aufgabe von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief;
Abtheilung III. für zurückgehende leere Bierfässer bei Aufgabe in jedem Gewichte, mind. muss jedoch die Fracht für ein Gewicht von 20 kg bezahlt werden;
Abtheilung IV. für zurückgehende leere Bierfässer bei Verladung in zurückgehenden Bierspecialwagen, mindestens muss jedoch die Fracht für ein Gewicht von 1000 kg für den Wagen und Frachtbrief bezahlt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2359	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-schlesischen Centralbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen (excl. der in den Localtarifen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar: Abschnitt B—E des Tarifes Theil II, Heft 1, sowie Abschnitt B—D des Tarifes Theil II, Heft 2, enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und excl. der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	den Stationen in den übrigen Theilen von Böhmen, sowie den Stationen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol (excl. der Südbahn-Stationen) und Vorarlberg den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., M.S.C.B., k.k.St.B. und St.E.G., ferner den Stationen der Strecken Znaim—Polna—Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.) und Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsherberg—Erdweis und St. Valentin—Summerau der k.k.St.B. und den Stationen der Strecke B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen a) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 50—150 km; b) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mehr als 150 km Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 50 km	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen (k. k. österr. Staatsbahnen: Theil II, Heft 1, Abschnitt A), Tarife des Oesterr. Eisenbahnverbandes, Nordwestböhmischer Eisenbahnverband, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr und Nachbarverkehr zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn, bezw. Böhmischen Westbahn einerseits und der k. k. österr. Staatsbahnen andererseits	Verschieden	Die am 1. Jänner 1895 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze abzüglich ad a) zehn Percent ad b) fünfzehn Percent zehn Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Getreidesendungen jedoch Frachtbrief-Duplicate, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1896	

Diese Begünstigungen finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.

2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:

   a) Wenn das diese Sendung übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;

   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2. b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditions-Begünstigungen zugestanden sind, stattfindet.

3. Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen. Eine Ausnahme hievon machen nur die nebenangeführten Artikel von Nussdorf, Wien K.E.B., Wien K.F.J.B., Wien-Lagerhaus und Wien-Donauquaibahnhof nach Stationen der Strecken von Flirsch bis Bregenz, bezw. Buchs und St. Margrethen, rücksichtlich welcher Artikel der 15percentige Nachlass von den bezüglichen Frachtsätzen im ersten Anhange zum Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Post-Nr. 17, Seite 353, und Abschnitt A—E, Post-Nr. 4, Seite 370, gewährt wird.

4. Werden Sendungen in solchen Relationen, für welche in den vorangeführten Tarifen directe Frachtsätze vorgesehen sind, zufolge parteiseitiger Vorschreibung auf den Frachtbriefen nicht directe abgefertigt, so kann auf Grund der vorstehenden Begünstigungen eine Rückvergütung nicht beansprucht werden.

   Ebenso wird für Sendungen, welche in Relationen befördert werden, für welche directe Frachtsätze in einem der im Vorstehenden nicht genannten Verbandstarife bestehen, aus dem Titel des obigen Zugeständnisses eine Gebührenerstattung nicht geleistet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2360	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Oestereichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.
Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse.

Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895, werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut von ungarischen Stationen nach den angeführten österreichischen Stationen, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlaufe von mindestens fünfzig Kilometern auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung folgender Bedingungen nachstehende Nachlässe **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes.

Giltig vom 1. August 1892.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Znaim—Polna—Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Strecken Grussbach—Znaim, Grussbach—Chotzen, Střelic—Okřiško, Brünn (einschliesslich Brünn K.F.N.B.)—Blažowitz und Böhm.-Trübau—Hohenstadt der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen**, im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsberberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen**, im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
5. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsberberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
6. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen**, im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
7. Im Verkehre nach den im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Branzaus—Polna—Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Brünn—Okřiško, Brünn—Kanitz—Eibenschitz und Brünn—Chotzen der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 66—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
8. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen**, im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 64—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
9. Im Verkehre von den sub a), Seite 75—86 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
10. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten, **in Mähren gelegenen** Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen Adlerkosteletz, Böhm.-Trübau, Senftenberg, Wildenschwert, Wildenschwert trans., Brandeis a. d. Adler und Chotzen, ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
11. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, Nachtrag II, Seite 3 und 4, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten übrigen, **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
12. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Böhm. Westbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und nach Eger, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnitt-Frachtsatz für die Station Eger der k. k. Staatsbahnen (Seite 48) der Berechnung zu Grunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes.

Giltig vom 1. September 1892.

1. Im Verkehre von den sub a), Seite 23—25, bezw. Seite 43—102 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Teschen (excl.)—Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz) ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1895 ab Teschen giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre zwischen den sub a), Seite 23—25, bezw. Seite 43—102, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Oderberg (excl.)—Prerau—Olmütz—Sternberg und Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1895 ab Oderberg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den sub a), Seite 23—25, bezw. Seite 43—102, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hullein (excl.)—Lundenburg—Ober-Gerspitz, sowie Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1895 ab Marchegg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
4. Im Verkehre von den sub B und C, Seite 29 und 33, bezw. Seite 105—116 und 119—130 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Mährisch-schlesischen Centralbahn ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarif für den mährisch-schlesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Juli 1893, am 1. Jänner 1895 ab Oderberg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

5. Im Verkehre von den im Nachtrag II auf den Seiten 9—20 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Schwarzbach ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Jänner 1895 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Jänner 1895 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen enthaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1,
   b) im Verkehre mit den übrigen Stationen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1895 ab Vlarapass, bezw. Sudoměřitz-Landesgrenze transit giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

C. Tarif-Theil III, Heft 1, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes.

Giltig vom 1. November 1892.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen, und zwar:

1. Nach sämmtlichen, **in Mähren gelegenen,** Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen der Strecken Znaim—Polna—Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der österr. Nordwestbahn, der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen und der Strecke Böhm.-Trübau—Chotzen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den am 1. Jänner 1895 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 2 kr. per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.
2. Nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den am 1. Jänner 1895 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 2 kr. per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.

D. Tarif-Theil III, Heft 2, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes.

Giltig vom 15. September 1892.

Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:

a) Von Lundenburg bis Schönbrunn excl., sowie von Hullein bis Friedland excl. sammt Abzweigungen, ferner Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen am 1. Jänner 1895 giltigen, um 2 kr. per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Marchegg;**
b) von Schönbrunn incl. bis Chybi incl. sammt Abzweigung ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1895 giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Oderberg;**
c) von Friedland incl. bis Bielitz excl. ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1895 giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Teschen.**

Bedingungen.

Die vorstehenden sub A, B, C und D angeführten Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegene Mühlen - Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegehen werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecke von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2. b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen sind.
4. Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt.
5. Die Refactieermittlung wird stets nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Soferne von der ungarischen Versandtstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactieermittlung für derartige Sendungen im Sinne der sub Pos. 2359 dieses Verordnungsblattes angeführten Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar wenn directe Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze, wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.

E. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1893.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse.

Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895, wird für die zu den Frachtsätzen des Tarifes Theil II, Heft 1, für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. Juli 1893, abgefertigten Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse nach Stationen der Strecke St. Valentin—Summerau (incl.) bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österreichischem Gebiete ein 10percentiger Nachlass, nach den übrigen in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österreichischem Gebiete für Entfernungen von 50 bis 150 km ein 10percentiger, über 150 km ein 15percentiger Nachlass und nach allen sonstigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österr. Gebiete ein 10percentiger Nachlass hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen Linien von den Frachtsätzen des Specialtarifes 1 des vom 15. Juli 1892 giltigen Localgütertarifes der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und zwar: von der Uebergangsstation (Wien K.E.B., Leobersdorf, Sollenau, Ebenfurt-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen einbrechen, im Rückvergütungswege bewilligt.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahn-Verband.

F. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse.

Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895, werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut von den im directen Tarife Theil II, Heft 1, giltig vom 1. December 1893, enthaltenen ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

nach Freiland	2·4 kr.	pro 100 kg
„ Hainfeld	1·8 „	
„ Hohenberg	2·6 „	
„ Kernhof	2·9 „	
„ Piesting	1·1 „	
„ Schrambach	2·2 „	
„ St. Egydi am Neuwalde	2·7 „	
„ Weissenbach a. d. Triesting	1·1 „	
„ Wilhelmsburg	2·2 „	
„ Waldegg	1·1 „	

Bedingungen.

Die vorstehenden sub E und F angeführten Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung.

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements addresirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.
   Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler addressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist wie folgt zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weiter gesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecke von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünlichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagenhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen sind.
4. Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen **weitergehende** Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung **der** vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2361	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Böhm. Commercialbahnen. Böhm. Nordbahn. Böhm. Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mähr.-schles. Centralbahn. Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I. sowie Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Den im Theil II. Heft 4. des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1893 enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie der Station Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann den im Theil II, Heft 2. desselben Verbandes vom 1. Jänner 1894 enthaltenen weiteren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	IV. Den übrigen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen. Theil II. Heft 1. Abschnitt A)	Verschieden	Die am 1. Jänner 1895 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze im Tarife des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, mehr den Localfrachtsätzen der k. k. St.B. ab Nussdorf, abzüglich fünfzehn Percent plus den Gebühren für die k. k. Donauuferbahn	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Artikel gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigungen liegen, so werden die vorbezifferten Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstige Begünstigungen angesehen
					III. Den Stationen der Strecke von St. Valentin bis Summerau der k. k. österr. Staatsbahnen					zehn Percent				
					II. Den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.N.B., B.W.B., B.E.B., k. k. St.B., Oe.N.W.B., S.N.D.V.B. und St.E.G.			Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A)		Die am 1. Jänner 1895 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze, abzüglich fünfzehn Percent				
					I. Den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., M.S.C.B., k. k. St.B. und St.E.G., ferner den Stationen der Strecken von Znaim bis Polna-Stecken, von Wildenschwert bis Mittelwalde (excl.) und von Getersberg bis Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B., dann der Strecke von Sigmundsherberg bis Erdweis der k. k. St.B. und B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.					zehn Percent				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2362	**Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten als Frachtgut	den in nachstehender Tabelle genannten Aufgabsstationen	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen, sowie jener der bezüglichen Verbandstarife. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine bayerische, süddentsche, schweizerische oder französische Station lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. Juni 1893; Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 5, vom 1. September 1889; Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. November 1894	V e r s c h i e d e n	Siehe nachstehende Tabelle	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	

Von	Nach: Bregenz transit	Eger {B.E.B. / k.k.St.B.} trs.	Eisenstein transit	Furth i. W. transit	Lindau {k.k.St.B. / Bayer. St.B.} transit	Passau transit	Salzburg transit	Simbach transit	Bregenz transit	Buchs transit	Lindau {k.k.St.B. / Bayer. St.B.} transit	St. Margarethen trs.
	Markpfennige pro 100 kg								Centimes pro 100 kg			
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:												
Bogumiłowice	274	164	174	168	274	179	183	181		338		343
Borki wielki	359	249	259	253	359	264	268	266		443		448
Bortniki	343	233	243	237	343	248	252	250		423		428
Brody	347	237	247	241	347	252	256	254		428		433
Bursztyn	348	238	248	242	348	253	257	255		430		435
Chodorów	341	231	241	235	341	246	250	248		421		426
Czernowitz	382	272	282	276	382	287	291	289		472		477
Gorlice	293	183	193	187	293	198	202	200		362		367
Hadikfalva	394	284	294	288	394	299	303	301		486		491
Jaroslau	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Kałusz	350	240	250	244	350	255	259	257		432		437
Kolomea	368	258	268	262	368	273	277	275		454		459
Lemberg	328	218	228	222	328	233	237	235		405		410
Neu-Sandez	295	185	195	189	295	200	204	202		364		369
Niżankowice	312	202	212	206	312	217	221	219		385		390
Nowa grobla	308	198	208	202	308	213	217	215		380		385
Przemyśl	309	199	209	203	309	214	218	216		381		386
Rawa ruska	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Rozwadów	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Rzeszów	292	182	192	186	292	197	201	199		360		365
Saybusch-Zabłocie	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310
Sokal	332	222	232	226	332	237	241	239		410		415
Stanislau	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Stryj	336	226	236	230	336	241	245	243		415		420
Szczerzec	334	224	234	228	334	239	243	241		412		417
Tarnopol	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Tarnow	276	166	176	170	276	181	185	183		341		346
Ustrzyki	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Zablotow	371	261	271	265	371	276	280	278		458		463
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Krakau	260	150	160	154	260	165	169	167		321		326
Saybusch-Zabłocie	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2363	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Fehring	Graz S.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif Theil II, Heft 1, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1895)	21	18·9	2·1	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	.
				Fehring-Landesgrenze	Graz S.B.				24	21·6	2·4			
				Fehring	Graz St.B.				19	17·1	1·9			
				Fehring-Landesgrenze	Graz St.B.				21	18·9	2·1			

Die für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse eingeräumte Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung, und zwar:

1. Auf Sendungen, welche an ein in Graz gelegenes Mühlen-Etablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an ein Mühlen-Etablissement in Graz abgegeben werden. Das Mühlen-Etablissement, welches eine an einen Zwischenhändler adressirte Sendung übernimmt, hat auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendung von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen worden ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2364	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), Weizen und rohe Hirse ans Position G—13 des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Podwołoczyska	Sokal	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements, welches den Bezug und die Vermahlung des Getreides auch factisch effectuiren muss	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif Theil II, Heft 2, Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1895	95	75·7	19·3	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der gleichzeitig für den Localverkehr verlautbarte 15percentige Frachtnachlass keine Anwendung
				Borki wielkie	Sokal				87	71·5	15·5			
				Tarnopol	Sokal				85	68·1	16·9			
				Jezierna	Sokal				78	64·7	13·3			
				Zborów	Sokal				74	61·3	12·7			
				Zloczów	Sokal				70	57·9	12·1			
				Krasne	Sokal				65	52·8	12·2			
				Zadwórze	Sokal				60	51·1	8·9			
				Barszczowice	Sokal				57	49·4	7·6			
				Lemberg p. z.	Sokal				52	46	6			
				Nowosielitza	Sokal				138	111·4	26·6			
				Staresiolo	Sokal				57	49·4	7·6			
				Lemberg p. z.	Brody				26	21·7	4·3			
				Borynicze	Brody				39	31·9	7·1			
				Zadwórze	Brody				19	15·7	3·3			
				Krasne	Brody				17	14	3			
				Jezierna	Brody				30	25·1	4·9			
				Tarnopol	Brody				37	30·2	6·8			
				Borki wielkie	Brody				39	31·9	7·1			
				Maxymówka	Brody				43	35·3	7·7			
				Bogdanówka	Brody				45	37	8			
				Podwołoczyska	Brody				47	38·7	8·3			
				Huslatyn	Czernowitz				69	56	13			
				Staresioło	Czernowitz				59	49·2	9·8			
				Granica pod Brodami	Sokal				76	61·3	14·7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen auf den Namen der schliessenden Firma als Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
				Granica pod Podwołoczyska	Sokal				95	77·4	17·6			
				Suczawa	Sokal				124	99·5	24·5			
				Landesgrenze bei Łupkow	Sokal				76	61·8	14·2			
				Landesgrenze bei Ławoczne	Sokal				87	71·1	15·9			
				Landesgrenze bei Beskid	Brody				61	50·6	10·4			
				Landesgrenze bei Łupkow	Brody				76	63·3	12·7			
				Suczawa	Brody				93	77·8	15·2			
				Nowosielitza	Brody				108	90·5	17·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2365	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen rücksichtlich der im Localtarif Theil II, Heft 2, Abschnitt A angeführten Linien und der Strecke Nowoselitza—Zuczka		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 1000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km auf den nebenbezeichneten Linien der k. k. Staatsbahnen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1895)	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1895 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Special-Tarifes 1 abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf die schliessende Firma als Empfängerin lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	

Die für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse eingeräumte Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung, und zwar:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dieses Mühlen-Etablissement vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Bestimmungsstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Bestimmungsstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb drei Monaten, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist n i c h t tangirt. Rücksichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes **1** behandelt.
   In den sub **2 b)** angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditions-Begünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Insoferne für die obangeführten Getreidesorten, rücksichtlich einzelner Relationen, etwa weitergehende Frachtermässigungen, als die vorstehenden, gewährt werden, findet eine Rückvergütung der obigen Frachtdifferenz nicht statt. Sollte jedoch die eingeräumte Frachtermässigung innerhalb der Grenze des gegenwärtigen Frachtnachlasses liegen, so wird der letztere entsprechend gekürzt werden.
   Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in dem bestehenden Anhange zu dem vorbezeichneten Localtarife etwa vorgesehenen ermässigten Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen.
4. Vorstehende Begünstigung gilt auch für Sendungen, welche aus Rumänien stammen und in galizischen Grenzstationen zur Umkartirung gelangen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2366	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Posit. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen in den untenstehenden Relationen		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1895)	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1895 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	

Von	Nach den Stationen der Strecke	
Czernowitz Hadikfalva Kolomea Volksgarten Zabłotów	bis Lemberg Stanislau—Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid	sowie nach allen westlich gelegenen Stationen der im Localtarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1895) angeführten Linien
Stanislau	bis Lemberg und bis Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid	
Bursztyn Bortniki Chodorów Borki wielkie Tarnopol Brody	bis Lemberg Sokal Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid	
Kałusz	bis Stryj Sokal Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid	
Lemberg	bis Jaroslau Lemberg Stryj—Landesgrenze bei Beskid Stryj Chyrów Chyrów—Przemyśl Jaroslau—Rawa ruska	
Sokal Rawa ruska	bis Jaroslau Jaroslau—Przemyśl Przemyśl—Chyrów Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków	
Stryj	bis Chyrów und bis Landesgrenze bei Beskid Jaroslau—Przemyśl Przemyśl—Chyrów—Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków	
Szczerzec	bis Przemyśl (via Lemberg) und bis Landesgrenze bei Beskid Przemyśl—Jaroslau Jaroslau—Rawa ruska Chyrów—Przemyśl Chyrów—Neu-Zagórz Landesgrenze bei Beskid	

Von	Nach den Stationen der Strecke	
Przemyśl Niżankowice	bis Rzeszów und bis Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków	sowie nach allen westlich gelegenen Stationen der im Localtarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1895) angeführten Linien
Ustrzyki	bis Jaslo und bis Landesgrenze bei Łupków Jaslo—Rzeszów	
Jaroslau Nowa grobla	bis Dębica und bis Chyrów Dębica—Nadbrzezie—Rozwadów Chyrów—Neu-Zagórz—Landesgrenze b. Łupków	
Rzeszów	bis Tarnów und bis Jaslo Dębica—Nadbrzezie—Rozwadów Tarnów—Stróże Jasło—Stróże—Neu-Sandez—Landesgrenze bei Leluchów Zagórzány—Gorlice	
Rozwadów	bis Dębica Dębica—Tarnów Tarnów—Stróże Stróże—Neu-Sandez—Landesgrenze b. Leluchów	
Gorlice	bis Neu-Sandez Neu-Sandez—Landesgrenze bei Leluchów Stróże—Tarnów	
Neu-Sandez	bis Zwardon Podgórze-Płaszów—Oświęcim Skawina—Sucha Stróże—Tarnów—Krakau	
Tarnów Bogumiłowice	bis Krakau Podgórze-Płaszów—Oświęcim Skawina—Sucha Tarnów—Stróże—Neu-Sandez—Landesgrenze bei Leluchów Neu-Sandez—Zwardon	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2367	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M. 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1, sowie Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen rücksichtlich sämmtlicher Linien, welche in den Abschnitten A des Heftes 1 und 2 (Localtarif, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1895) enthalten sind, ohne Fixirung einer Minimalverfrachtungsdistanz		Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1, Abschnitt A und Heft 2, Abschnitt A, giltig vom 1. Jänner 1895	Verschieden	Verschieden	Zehn Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der Classe A	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absenderin lautende Aufnahmescheine, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
2368	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Bezüglich Rakonitz und Saaz auch im Namen der Buschtěhrader Eisenbahn	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M. 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, ferner Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Ebenfurth Mühle, Getzersdorf, Herzogenburg, Klein-Schwechat, Traismauer, Wien-Donauquaibahnhof und der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)	den in umstehender Tabelle angeführten Stationen	Bei frachtgutmässiger Beförderung, sowie bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif, Theil II — Heft 1, Neuauflage vom 1. Jänner 1895	Vide umstehende Tabelle			Im Kartirungswege		

Nach	Von: Ebenfurth Mühle*)			Getzersdorf, Herzogenburg, Traismauer			Klein-Schwechat			Wien Donauquaibahnhof			der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)		
	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass
	pro 100 Kilogramm in Kreuzern österr. Währung Noten														
Amstetten	42·5	38·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Battelau	—	—	—	—	—	—	73·0	70·5	2·5	71·0	68·5	2·5	70·5	68·0	2·5
Beneschau	85·5	77·5	8·0	—	—	—	75·0	72·5	2·5	73·0	70·5	2·5	72·5	70·0	2·5
Bilin (k.k.St.B.)	113·5	106·5	7·0	100·0	96·0	4·0	104·0	101·5	2·5	102·0	99·5	2·5	101·5	99·0	2·5
Braunau a. Inn	75·5	71·5	4·0	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—
Breitenschützing	64·5	60·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Březnic	—	—	—	—	—	—	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5	74·5	72·0	2·5
Brüx (k.k.St.B.) loco u. trs.	113·5	106·5	7·0	100·0	96·0	4·0	104·0	101·5	2·5	102·0	99·5	2·5	101·5	99·0	2·5
Budweis	70·5	64·5	6·0	—	—	—	57·0	54·5	2·5	55·0	52·5	2·5	54·5	52·0	2·5
Dux-Ladowitz	—	—	—	102·0	98·0	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dux-Liptitz	—	—	—	102·0	98·0	4·0	106·0	103·5	2·5	104·0	101·5	2·5	103·5	101·0	2·5
Eger (k.k.St.B.)	109·5	103·5	6·0	97·0	93·0	4·0	101·0	98·5	2·5	99·0	96·5	2·5	98·5	96·0	2·5
Eggenburg	48·5	44·5	4·0	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
Eisenstein	102·5	97·5	5·0	—	—	—	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5	90·5	88·0	2·5
Frankenmarkt	70·5	66·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gmunden und Gmunden Seebahnhof	68·5	64·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Görkau	—	—	—	105·0	101·0	4·0	109·0	106·5	2·5	107·0	104·5	2·5	106·5	104·0	2·5
Horaždowic Stadt	—	—	—	—	—	—	73·0	70·5	2·5	71·0	68·5	2·5	70·5	68·0	2·5
Ischl	73·5	69·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Klattau	—	—	—	—	—	—	83·0	80·5	2·5	81·0	78·5	2·5	80·5	78·0	2·5
Klostergrab	—	—	—	103·0	100·0	3·0	107·0	104·5	2·5	105·0	102·5	2·5	104·5	102·0	2·5
Kosten	—	—	—	103·0	100·0	3·0	107·0	82·5	2·5	105·0	102·5	2·5	104·5	102·0	2·5
Krems	36·5	32·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lambach	62·5	58·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz	54·5	50·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Littitz	—	—	—	—	—	—	85·0	82·5	2·5	83·0	80·5	2·5	82·5	80·0	2·5
Marienbad	104·5	98·5	6·0	92·0	88·0	4·0	96·0	93·5	2·5	94·0	91·5	2·5	93·5	91·0	2·5
Mies-Kladrau	—	—	—	84·0	82·0	2·0	88·0	85·5	2·5	86·0	83·5	2·5	85·5	83·0	2·5
Nepomuk	—	—	—	—	—	—	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5	74·5	72·0	2·5
Neuern	—	—	—	—	—	—	86·0	83·5	2·5	84·0	81·5	2·5	83·5	81·0	2·5
Neugedein	—	—	—	—	—	—	88·0	85·5	2·5	86·0	83·5	2·5	85·5	83·0	2·5
Neuhaus	—	—	—	—	—	—	65·0	62·5	2·5	63·0	60·5	2·5	62·5	60·0	2·5
Ober-Čerekwe	—	—	—	—	—	—	71·0	68·5	2·5	69·0	66·5	2·5	68·5	66·0	2·5
Ober-Leutensdorf	—	—	—	102·0	98·0	4·0	106·0	103·5	2·5	104·0	101·5	2·5	103·5	101·0	2·5
Patzau	—	—	—	—	—	—	71·0	68·5	2·5	69·0	66·5	2·5	68·5	66·0	2·5
Petersburg Jechnitz	—	—	—	91·0	87·0	4·0	94·0	91·5	2·5	92·0	89·5	2·5	91·5	89·0	2·5
Pilgram	—	—	—	—	—	—	75·0	72·5	2·5	73·0	70·5	2·5	72·5	70·0	2·5
Pilsen K.F.J.B.	93·5	85·5	8·0	79·0	76·0	3·0	83·0	80·5	2·5	81·0	78·5	2·5	80·5	78·0	2·5
Pisek	—	—	—	—	—	—	67·0	64·5	2·5	65·0	62·5	2·5	64·5	62·0	2·5
Plan-Tachau	102·5	97·5	5·0	89·0	87·0	2·0	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5	90·5	88·0	2·5
Podersam	—		—	92·0	90·0	2·0	96·0	93·5	2·5	94·0	91·5	2·5	93·5	91·0	2·5
Postelberg	—		—	99·0	95·0	4·0	102·0	91·5	2·5	100·0	97·5	2·5	99·5	97·0	2·5
Prag K.F.J.B.	—	—	—	79·0	76·0	3·0	—			—		—	—		—
Příbram	—	—	—	—	—	—	80·0	77·5	2·5	78·0	75·5	2·5	77·5	75·0	2·5
Rakonitz (B.E.B. u. k.k.St.B.)		—	—		—	—	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5	90·5	88·0	2·5
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	109·5	103·5	6·0	—	—	—	101·0	98·5	2·5	99·0	96·5	2·5	98·5	96·0	2·5
Saaz (k.k.St.B.)	—		—	97·0	93·0	4·0	—		—	—	—	—		—	
Salzburg	78·5	74·5	4·0	—	—	—	—	—				—		—	—
Schärding	72·5	68·5	4·0	—	—	—	—	—	—		—	—	—		
Schlan	—	—	—	—	—	—	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5	90·5	88·0	2·5
Schüttenhofen	86·5	79·5	7·0	—	—		77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5	74·5	72·0	2·5
Schwarzenau-Zwettl	56·5	52·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	
St. Peter Seitenstetten	46·5	42·5	4·0	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	
Steeg	75·5	71·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Steyr	54·5	50·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Strakonitz	—	—	—	—	—	—	69·0	66·5	2·5	67·0	64·5	2·5	66·5	64·0	2·5
Tabor	—	—	—	—	—	—	65·0	62·5	2·5	63·0	60·5	2·5	62·5	60·0	2·5
Taus (k.k.St.B.)	99·5	92·5	7·0	—	—	—	90·0	87·5	2·5	88·0	85·5	2·5	87·5	85·0	2·5
Teplitz-Waldthor	—	—	—	103·0	101·0	2·0	107·0	104·5	2·5	105·0	102·5	2·5	104·5	102·0	2·5
Tulln	40·5	36·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wels	60·5	56·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wessely o. d. Luschnitz	—	—	—	—	—	—	59·0	56·5	2·5	57·0	54·5	2·5	56·5	54·0	2·5
Wilten	115·5	111·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wittingau	—	—	—	—	—	—	55·0	52·5	2·5	53·0	50·5	2·5	52·5	50·0	2·5

*) In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2369	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, als: Getreideschrot, Mehl (einschliesslich Spelz- und Griesmehl), Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste u. dgl. und Kleie		Oswięcim transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufgabe mit directen, nach Hamburg B (loco oder transit) lautenden Frachtbriefen unter Einhaltung der im Tarife vom 1. August 1894 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr.	Pfg.	Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
				Gorlice					55	49				
				Neu-Sandez					57	51				
				Nizankowice					72	68				
				Ustrzyki					79	75				
								Tarif vom 1. August 1894 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina	Jeweilige Antheile bis Oswięcim aus dem vorbezeichneten Tarife: dieselben betragen derzeit: Pfg.	Pfg.	Jeweilige Differenz; dieselbe beträgt derzeit: Pfg.			
				Bogumiłowice					49	30	19			
				Borki wielkie					179	115	64			
				Bortniki					157	99	58			
				Brody					162	103	59			
				Bursztin					166	105	61			
				Chodorów					154	97	57			
				Czernowitz					206	138	68			
				Hadikfalva					223	150	73			
				Jaroslau					95	58	37			
				Kałusz					167	107	60			
				Kolomea					190	124	66			
				Lemberg					138	85	53			
				Nowa grobla					105	64	41			
				Przemyśl					107	65	42			
				Rawa ruska					125	76	49			
				Rozwadów					95	58	37			
				Rzeszów					79	48	31			
				Sokal					144	88	56			
				Stanislau					176	113	63			
				Stryj					149	92	57			
				Szczerzec					144	90	54			
				Tarnopol					176	113	63			
				Tarnów					52	32	20			
				Zabłotów					193	128	65			
						Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach einer der im Tarife vom 1. August 1894 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen deutschen Stationen unter Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes			Pfg.	kr.	Jeweilige Differenz			
				Borki wielkie					179	105				
				Bortniki					157	94				
				Brody					162	97				
				Bursztyn					166	98				
				Chodorów					154	93				
				Czernowitz					206	118				
				Hadikfalva					223	125				
				Kałusz					167	100				
				Kolomea					190	110				
				Lemberg					138	82				
				Sokal					144	86				
				Stanislau					176	103				
				Stryj					149	89				
				Szczerzec					144	87				
				Tarnopol					176	103				
				Zabłotów					193	112				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2370	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte galizischer Provenienz		Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	Pfennig			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements über die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennig pro 100 kg. Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die nebenstehenden tarifmässigen und zugestandenen Frachtsätze um 5 Pfennig pro 100 kg. Im Verkehre mit Dresden-Elbquai sind für Mehl und Mahlproducte galizischer Provenienz die nebenstehenden tarifmässigen und zugestandenen Frachtsätze um 36 Pfennig, für Kleie um 29 Pfennig pro 100 kg zu erhöhen.
				Bogumilovice					167	144·4*)	22·6			
				Borki wielki					304	229·4*)	74·6			
				Bortniki					282	213·4*)	68·6			
				Brody					289	217·4*)	71·6			
				Bursztyn					291	218·4*)	72·6			
				Chodorów					281	211·4*)	69·6			
				Czernowitz					335	252·4*)	82·6			
				Gorlice					—	163·4*)	—			
				Hadikfálva					350	264·4*)	85·6			
				Jaroslau					214	172·4*)	41·6			
				Kalusz					294	220·4*)	73·6			
				Kolomea					316	238·4*)	77·6			
				Krakau					140	130·4*)	9·6			
				Lemberg					259	198·4*)	60·6			
				Neu-Sandez					—	165·4*)	—			
				Nizankowice					—	182·4*)	—			
				Nowa grobła					224	178·4*)	45·6			
				Przemysl					226	179·4*)	46·6			
				Rawa ruska					244	189·4*)	54·6			
				Rozwadów					215	172·4*)	42·6			
				Rzeszów					197	162·4*)	34·6			
				Saybusch					—	119·6*)	—			
				Sokal					266	202·4*)	63·6			
				Stanislau					303	226·4*)	76·6			
				Stryj					272	206·4*)	65·6			
				Szczerzec					268	204·4*)	63·6			
				Tarnopol					303	226·4*)	76·6			
				Tarnów					169	146·4*)	22·6			
				Ustrzyki						189·4*)	—			
				Zabłotów					321	241·4*)	79·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									in Hellern					
2371	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Bellus	Bisenz-Pisek transit	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen.** Die nebenstehende Refactie von 3·6 h wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Directe Frachtsätze „Theil II. Heft 2" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1895	45	41·4	3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz					53	49·4				
				Dubnicz					39	35·4				
				Felsö-Szrnye					39	35·4				
				Illava					41	37·4				
				Melsicz					45	41·4				
				Nagy-Bicse-Predmér					57	53·4				
				Nemsova					39	35·4				
				Puchó-Kocskócz					49	45·4				
				Tepla-Trencsén-Teplitz					39	35·4				
				Trencsén-Isztebnik					41	37·4				
				Vág-Besztercze					53	49·4				
				Vág-Ujhely					49	45·4				
2372				Bellus	Strassnitz	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen.** Die nebenstehende Refactie von 2·8 h wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird			44	41·2	2·8 Heller			
				Brunócz					52	49·2				
				Dubnicz					38	35·2				
				Felsö-Szrnye					38	35·2				
				Illava					40	37·2				
				Melsicz					44	41·2				
				Nagy-Bicse-Predmér					56	53·2				
				Nemsova					38	35·2				
				Puchó-Kocskócz					48	45·2				
				Tepla-Trencsén-Teplitz					38	35·2				
				Trencsén-Isztebnik					40	37·2				
				Vág-Besztercze					52	49·2				
				Vág-Ujhely					48	45·2				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										in Hellern				
2373	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Bellus	Ungar. Hradisch transit	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen** Die nebenstehende Refactie von 3·6 h wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Directe Frachtsätze „Theil II, Heft 2“, des österr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1895	45	41·4	3·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz					53	49·4				
				Dubnicz					39	35·4				
				Felsö-Szrnye					39	35·4				
				Illava					41	37·4				
				Melsicz					45	41·4				
				Nagy Biese-Predmér					57	53·4				
				Nemsova					39	35·4				
				Puchó-Kocskócz					49	45·4				
				Tepla-Trencsén Teplitz					39	35·4				
				Trencsén-Isztebnik					41	37·4				
				Vag-Besztercze					53	49·4				
				Vag-Ujhely					49	45·4				
2374				Bellus	Ungar. Hradisch Zuckerfabrik				45	41·4	3·6			
				Brunócz					53	49·4				
				Dubnicz					39	35·4				
				Felsö-Szrnye					39	35·4				
				Illava					41	37·4				
				Melsicz					45	41·4				
				Nagy Biese-Predmér					57	53·4				
				Nemsova					39	35·4				
				Puchó-Kocskócz					49	45·4				
				Tepla-Trencsén Teplitz					39	35·4				
				Trencsén-Isztebnik					41	37·4				
				Vag-Besztercze					53	49·4				
				Vag-Ujhely					49	45·4				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									in Hellern					
2375	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrübe	Bellus	Ungar.-Ostra	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen.** Die nebenstehende Refactie von 2·6 h wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Directe Frachtsätze „Theil II, Heft 2" des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1895	41	38·4	2·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz					49	46·4				
				Dubnicz					35	32·4				
				Felsö-Szrnye					35	32·4				
				Illava					37	34·4				
				Melsicz					41	38·4				
				Nagy-Bicse-Predmér					53	50·4				
				Nemsova					35	32·4				
				Puchó-Kocskócz					45	42·4				
				Tepla-Trencsén Teplitz					35	32·4				
				Trencsén-Isztebnik					37	34·4				
				Vág-Besztercze					49	46·4				
				Vág-Ujhely					45	42·4				
2376	**Oesterr. Nordwestbahn**		Güter aller Art (exclusive Kohle)	Aussig Oe.N.W.B.	Schreckenstein	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch von 2 fl. pro Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Güterclassen bestehenden Tarifvorschriften	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	b) 1·5 kr. ö. W. c) 2 kr. ö. W.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtdocumente, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, bis Ende März 1896	Die Frachtsätze gelten nur für solche Transporte, welche an ein mit der Station Schreckenstein in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressirt sind und demselben in Schreckenstein thatsächlich zugeschoben werden, und zwar gelangen die Sätze ad a) und c) für Transporte von der A.T.E., der Frachtsatz ad b) für Transporte von der chemischen Fabrik in Aussig zur Anwendung
			Kohle			Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				a) 1·5 kr. ö. W.				
2377	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Coaks und Kohlenziegel (Briquetts)	Schwadowitz-Elpel	Klein-Schwechat	Bis zu einem Maximalquantum von 8000 metr. Tonnen. Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes I des Localtarifes der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. August 1883, resp. des Nachtrages I A vom 1. Jänner 1894	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	63·0 kr. ö. W. Noten	41·1 kr. ö. W. Noten	21·9 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2378	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	Kohle	Liebau transito und Mittelwalde transito	Königinhof	**Anfbringung eines Minimalquantums von 12000 metr. Tonnen.** Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife. Die Sendungen müssen zu den directen Frachtsätzen der citirten Tarife abgefertigt werden	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889. Oberschlesisch-österr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden		4·5 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als alleinigen Versender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche consignirt spätestens bis Ende Februar 1896 einzusenden sind.	Auf die Versandtstellen: Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neuroda und Möhlten des niederschlesischen Tarifes vom 1. Juni 1889 findet dieses Zugeständniss keine Anwendung
2379	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	Kohle, Coaks und Steinkohlen-Briquetts	Schwadowitz-Eipel		Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des citirten Localtarifes	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	Kreuzer ö. W. Noten			Im Kartirungswege		
					Dobřenitz-Syrowatka				24·9	23·4	1·5			
					Königinhof				18·3	16·8	1·5			
2380	Oesterr. Nordwestbahn		Oberschlesische Kohle	Mittelwalde transito	Prag Oe.N.W.B. Lieben Oe.N.W.B. Wisočan Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Oberschlesisch-österr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892	44·0 kr. ö. W. Noten	37·3 kr. ö. W. Noten	6·7 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		
2381	Oesterr. Nordwestbahn		Oberschlesische Kohle	Mittelwalde transito	Lieben Oe.N.W.B.	**Verfrachtung eines Minimalquantums von 1000 metr. Tonnen.** Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Oberschlesisch-österr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892	37·3 kr. ö. W. Noten*)	33·3 kr. ö. W. Noten	4·0 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, consignirt bis längstens Ende Februar 1896	*) Siehe vorstehend verlautbarten Kartirungssatz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2382	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Güter aller Art, excl. Kohle und Coaks	Rossitz	Pardubitz (S.N.D.V.B.) transit und umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	0·8 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei in Rossitz zur Aufgabe gebrachten Sendungen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, bezw. der Aufgabs-Recepisse; bei in Rossitz anlangenden Sendungen Vorlage der Original-Frachtbriefe	Diese Frachtermässigung findet nur auf solche Transporte Anwendung, welche frachtbriefmässig für die Zuckerraffinerie in Rossitz bestimmt sind, bezw. von derselben zur Absendung gelangen
2383	Oesterr. Nordwestbahn		Holz, weiches (Position H — 20, Ziffer 1), bis 2·5 m Länge	Jedlesee	Sigmundsherberg	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Stellt sich die Fracht nach dem effectiven Gewichte, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bei Anwendung der Classe C billiger, ist diese Berechnungsart anzuwenden. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch ihre Leute und auf ihre Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., Nachtrag I A vom 1. Jänner 1894	Pro Ladefläche besteht kein Frachtsatz	Kreuzer ö. W. pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens: 96		Im Kartirungswege		Für die Feststellung der Bodenfläche ist die auf der Langseite des Wagens angegebene Ladefläche massgebend
2384	Südbahn-Gesellschaft		Bauholz	Vintl	Lavis	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen zum Kirchenban in Palu di Giovo bestimmt und an das Comitato per la nuova Chiesa di Palu di Giovo adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1895	Localtarif	Heller: 70	36	34	Im Kartirungswege		
2385	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hopfen	Triest und Fiume	Hersbruck l. d. P.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr zur Abfertigung gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne 1000 kg: Bestehen keine directen Frachtsätze	27·80	Variabel	Kartirung		
					Hersbruck r. d. P.					27·85				
					Lauf l. d. P.					28·19				
					Lauf r. d. P.					28·19				
					Fürth				40·08	27·80	12·28			
					Nürnberg C.B.				39·78	27·46	12·32			
					Nürnberg O.B.				39·95	27·63	12·32			
					und umgekehrt									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2386	Südbahn-Gesellschaft		Holz (weiches) des Specialtarifes 2, Pos. H—19, Ziffer 1 und 3 des Tarifes (Theil I); Schindeln der Pos. H—19, Ziffer 6 des Tarifes (Theil I); Weinstecken	Kotor-Alsó-Domboru	Triest S.B. Wien (Matzleinsdorf) und vor Wien gelegenen Südbahn-Stationen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10.000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer,** in welches Quantum die ab Kotor-Alsó-Domboru nach Csakathurn, ferner nach Stationen der Strecken Kanizsa bis Budapest, Stuhlweissenburg bis Uj-Szöny, Gelse bis Neudörfl, Zákány bis Barcs, dann nach Sziszek und Fiume während dieser Zeit verfrachteten vorbenannten Holztransporte eingerechnet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro jeden verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist auf ihre Kosten zu besorgen, widrigenfalls für jede dieser beiden Verrichtungen eine Gebühr von je 2 Hellern pro 100 kg zu entrichten ist	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	181 Heller incl. ungar. Steuer Verschieden	96 Heller incl. ungar. Steuer 88 Heller incl. ungar. Steuer	85 Heller Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2387	Südbahn-Gesellschaft		Blochhölzer (Sägeklötze); ferner Rundhölzer minderer Dimensionen, wie 2 bis 2½ m lange Einfriedungssäulen (10—15 cm Durchmesser), Waldlatten, Rundstangen (10—15 cm Durchmesser) mit diversen Längen	Sämmtlichen Südbahn-Stationen	Kotor-Alsó-Domboru	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen à 1000 kg nach Kotor-Alsó-Domboru während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro jeden verwendeten Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf ihre Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Anhang zum Localtarif (Theil II), giltig vom 1. Jänner 1894	Auf Entfernungen über 100 km 0·28 Heller pro 100 kg und 1 km, unter Aufrundung der Hellerbruchtheile auf ganze Heller plus der eventuellen ungarischen Steuer	Auf Entfernungen über 100 km 0·22 Heller pro 100 kg und 1 km, unter Aufrundung der Hellerbruchtheile auf ganze Heller plus der eventuellen ungarischen Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2388	Südbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	St. Lorenzen	Ehrenhausen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen zu Bauarbeiten an der Murbrücke in Ehrenhausen bestimmt und an Organe des Bezirks-Ausschusses daselbst adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1895	Localtarif	33 Heller	24 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
2389	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Gusseisenwaaren, als: Ackerbaugeräthe, roh vorgerichtet, Geschirr zum Hausgebrauch, auch verzinnt, emaillirt, verkupfert oder mit Majolika überzogen, Gusswaaren, nicht genannte, dann Feilen und Raspeln	Trzyniets	Pontebba transit; Peri transit	Die Frachtsätze unter a) gelten für Stückgutsendungen, jene unter b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, die Frachtsätze unter c) „ „ „ „ 10000 „ pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Frachtsätze nach Peri trs. gelangen ausschliesslich nur für Sendungen nach italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia zur Berechnung. — Für Sendungen nach den übrigen italienischen Stationen gelten die Frachtsätze nach Pontebba trs. — Die Frachtbriefe haben directe nach den italienischen Bestimmungsstationen zu lauten und es muss auf denselben die Bemerkung: „Zur Reexpedition in Peri (Ala)“, bezw. „Zur Reexpedition in Pontebba“ vorgeschrieben sein. Anderweitige Routenvorschriften sind unzulässig	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	Francs pro Tonne 1000 kg: Pontebba transit: a) 49·24 b) 40·16 c) 37·72; Peri transit: a) 61·24 b) 50·16 c) 44·72	Verschieden	Kartirung		Für das Anfladen der Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn massgebend
2390	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenb.	Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen, Fassdauben, Parquetten u. Friesen	a) Sirač, b) Pakracz-Lipik	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	a) 168 b) 175 } Heller incl. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2391	Südbahn-Gesellschaft	k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Stabeisen	Klagenfurt	Podnart-Kropp	In jedem Gewichte. Die Sendungen müssen von Unter-Loibl und Weidisch provenirent und nach Kropp und Steinbüchel bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	106 h 53 kr.	82 h 41 kr.	24 h 12 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2392	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Cerekvic-B. Hruschau	Peček	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	49·1	44	5·1	Im Kartirungswege		Der Frachtsatz für Pardubic—Peček hat für Zuckersendungen von Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und österr. Nordwestbahn nördlich von Pardubic keine Giltigkeit
				Hohenmauth					45·1	40	5·1			
				Moravan					32·8	27	5·8			
				Dašic					31·2	26	5·2			
				Pardubic loco u. transit für Sendungen von südlich von Pardubic gelegenen Nordwestbahnstationen)					27·2	22	5·2			
				Choltic					30·1	27	3·1			
				Přelouč					21·6	19	2·6			
			Zucker der Classe II	Peček	Prag (St.E.G.) Hrabovka transit	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			24·7	20	4·7	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
					Prag (St.E.G.) Hrabovka transit (für Stationen der k.k. österr. Staatsbahen südlich von Mnichowic-Stranschic, jedoch exclus. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest u. Leoben)				24·7	16	8·7			
2393	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Margitfalu	Kralup	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarife für Schwefelkiestransporte vom 1. Juli 1892	87	80	7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
									Kreuzer					
2394	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle	Wenzeslausgrube	Schreckenstein	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Niederschlesischer Kohlentarif vom 1. Juni 1889	52·1	43·5	8·6	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen an die Heizhausleitung der Oe.N.W.B., resp. S.N.D.V.B. in Schreckenstein, bezw. Josefstadt-Jaroměř adressirt und für Regiezwecke dieser Bahnen bestimmt sein
				Rubengrube					50·9	42·3	8·6			
				Wenzeslausgrube	Josefstadt-Jaroměř				34·8	27·1	7·7			
				Rubengrube					33·6	25·9	7·7			

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 145. Wien, 18. December 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Strassenbahn in Czernowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stadtmagistrat der Landeshauptstadt Czernowitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Strassenbahn in Czernowitz, welche vom Bahnhofe der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn in Czernowitz ausgehen, durch die Bahnhofstrasse, Hauptstrasse, den Ringplatz, die Rathhausstrasse, Siebenbürgenstrasse bis zum städtischen Volksgarten und von da zur Station Volksgarten der genannten Hauptbahn führen soll, ertheilt.

Wien, am 20. November 1894. Z. 62.553.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Zółkiew nach Krystynopol.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Thadäus Ritter von Starzyński, Grossgrundbesitzer in Derewnia und Obmann der Zółkiewer Bezirksvertretung, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Zółkiew nach Krystynopol im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. November 1894. Z. 51.852.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Dynów über Dubiecko nach Przemyśl und von Krzemienna nach Sanok.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Carl Lewakowski, Reichsrathsabgeordneter in Lemberg, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Dynów über Dubiecko nach Przemyśl und von Krzemienna nach Sanok im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. December 1894. Z. 44.033.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 330. (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. December erfolgt die Fortsetzung der Debatte über das Localbahngesetz.

Abg. Noske betonte, das vorliegende Gesetz erfordere von Seiten der Vertreter der grossen Gemeinwesen des Reiches, also insbesondere der Gemeinde Wien, eine sorgsame Prüfung. Denn es wirke auf deren Finanzen zurück, da die Steuerträger der grossen Städte für die Landesbudgets und somit auch für Leistungen und Garantien zu einem nicht geringen Theile aufzukommen haben, welche die Durchführung des Gesetzes den Ländern auferlegen werde, und es berühre wegen der bisher offengelassenen gesetzlichen Regelung für die Kleinbahnen direct das locale Interesse der grossen Städte; die Prüfung in Bezug auf die finanzielle Rückwirkung dürfe aber nicht vom engherzigen Gesichtspunkte ausgehen, mit Rücksicht auf die wohlthätige Einflussnahme eines dichtgespannten Bahnnetzes. Das Gesetz gewähre den Localbahnunternehmungen Begünstigungen, die ihnen eine mässige Verzinsung des Anlagecapitals ermöglicht, legt ihnen aber auch schwere Bestimmungen auf, wie das sofortige Einlösungsrecht nach der Inbetriebsetzung, das Heimfallsrecht, die Leistungen für militärische Zwecke. Inwieweit die gewährten Begünstigungen das Capital anreizen werden, sich dem Bau von Localbahnen zuzuwenden, bleibt abzuwarten. Allzu überschwängliche Hoffnungen habe Redner in dieser Beziehung nicht, und er verzichte deshalb darauf, eine weitere Forderung zu stellen und die Zugestehung des Peagerechtes für die von Ländern und autonomen Körperschaften gebauten Bahnen zu beantragen, so sehr ihm dies auch zweckmässig erscheine.

Es erscheine jedoch nicht gerechtfertigt, dass die Steuerfreiheit für Kleinbahnen gegenüber jenen für die Localbahnen wesentlich eingeschränkt werde. Dies könnte nur in der Voraussetzung geschehen, dass entweder die Anlage der Kleinbahnen wesentlich billiger oder der Betrieb erheblich ertragsreicher sei, als jener der Localbahnen. Beides treffe aber nicht zu, was Redner mit einer Reihe statistischer Daten nachwies. Es sei auch klar, dass die Anlage einer Bahn im flachen Lande weniger kostspielig sei, als jene einer Kleinbahn in der Stadt, die mit hohen Grundpreisen, schwierigen Bauverhältnissen, grossen Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes u. s. w. zu kämpfen hat. Eine elektrische Untergrundbahn in Wien würde genau so wie eine im Untergrunde gebaute Strecke der Londoner Stadtbahnen zehnmal so viel kosten, als eine Localbahn im flachen Lande.

Redner kündigte einen diesbezüglichen Antrag für die Specialdebatte an. Er machte ferner auf eine Lücke aufmerksam, die bezüglich der Kleinbahnen im Gesetze besteht, dass nämlich nicht vorgesorgt werde, wer für eine Fahr- und Betriebsordnung und für sonstige Befugnisse öffentlich-rechtlicher Natur competent sein werde, auf die der Staat nach dem Gesetzentwurfe verzichte. Er stelle nur deshalb keinen Antrag, weil bei neu zu erbauenden Bahnen die Stadtgemeinde als Concessionärin auftreten und sich dadurch diese Befugnisse sichern könne, während bei bestehenden Bahnen die Zustimmung der Stadtgemeinde zur Anwendung des neuen Gesetzes auf diese Bahnen vorbehalten sei und es die Gemeinde sohin in der Hand hat, ihre Interessen in dieser Richtung zu wahren.

Alles in Allem könne ein Abgeordneter von Wien dem Gesetze freundlich gegenüberstehen. Redner sprach die Hoffnung aus, dass bei der Anwendung des neuen Gesetzes sich das Wort bewahrheiten werde, dass der grösste Fortschritt, der ein wahrhaft wirksamer ist, nicht von dem Reichthum der Natur, sondern von der Thatkraft der Menschen abhänge, dass das bereitwillige Entgegenkommen der Regierung und das zielbewusste Handeln der berufenen Landesvertretungen und autonomen Verwaltungen dem Gesetze eine segensreiche Wirkung für das allgemeine Wohl sichern werde.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ bemerkte gegenüber der in der letzten Sitzung vom Abgeordneten Kaftan beantragten Resolution wegen Bildung von Eisenbahngenossenschaften, so sympathisch ihm der ganze Gedanke sei, glaube er jedoch, dass die Uebertragung des genossenschaftlichen Wesens auf den Bau von Eisenbahnen eine in der öffentlichen Meinung Oesterreichs und der heimischen Literatur so neue Idee sei, dass sie noch zu wenig ausgereift zu sein scheine, um den Anlass bieten zu können, die Regierung aufzufordern, ein entsprechendes Gesetz vorzulegen. Im Uebrigen seien im Laufe der Generaldebatte keine Anregungen ausgesprochen worden, denen er als Berichterstatter die Pflicht gehabt hätte, im Rahmen der Generaldebatte zu folgen. Wir debattiren in einer vorgerückten Stunde, knapp vor Vertagung der Session, das Gesetz soll schon vor Neujahr in Wirksamkeit treten, und deshalb wird es das Haus nicht für unangemessen erachten, wenn ich mich auf die Bitte beschränke, das Haus wolle in die Specialdebatte eintreten.

Das Haus beschloss das Eingehen in die Specialdebatte.

Zu Artikel I, welcher die Begünstigung in Bezug auf die Vorarbeiten und die Ausrüstung von Localbahnen regelt, ergriff das Wort

Abg. Kaftan und empfahl der Regierung, in dieser Richtung für die möglichsten Erleichterungen Sorge zu tragen.

Artikel I wurde unverändert angenommen.

Zu Artikel II ergriff das Wort

Abg. Dr. Lueger und fragte, warum Niemand in Wien der Wiener Tramway-Gesellschaft Herr werden könne. Redner bemerkte, es solle dem Staate bei Localbahnen immer vorbehalten sein, gewisse Leistungen im öffentlichen Interesse zu verlangen. Er nehme deshalb bei diesem Artikel die Regierungsvorlage auf, welche es in das Belieben der Regierung stellt, ob der betreffenden Unternehmung gewisse Concessionen wegen der Post u. s. w. gemacht werden sollen. Diese Localbahnen und Kleinbahnen sollen nicht unbedingt von den diesbezüglichen Verpflichtungen befreit werden, sondern die Regierung soll die Macht haben, sie zu befreien oder nicht. Er empfahl daher die Annahme des Artikels II nach der Regierungsvorlage.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ bemerkte, dass der Eisenbahnausschuss die in der Regierungsvorlage enthaltene Ermächtigung zur Gewährung von verschiedenen Concessionen in eine Verpflichtung umgewandelt habe, weil die unentgeltliche Beförderung der Post manchen kleinen Bahnen so grosse Lasten auferlegt, dass sie von vorneherein ihr Actiencapital unverhältnissmässig erhöhen mussten. Dieser Artikel betreffe auch polizeiliche und gefällsamtliche Leistungen, welche gefordert werden können. Und gerade Wien sei ein Beispiel, dass von gefällsamtlicher Seite von einer Bahn so viel verlangt wurde, was nicht verlangt worden wäre, wenn der Staat die Verpflichtung gehabt hätte, ein Entgelt zu leisten. Nach dem vorliegenden Gesetze werde die Bahn in der Lage sein, ein Abkommen zu treffen, wonach die Regierung verpflichtet wird, alljährlich eine bestimmte Summe für die Postleistung zuzusichern. Der Berichterstatter meint, dass alle Bestrebungen der Gemeinde Wien gegenüber dem Gesetze wohl dahingehen, dasselbe rückwirken zu lassen und auch auf die Wiener Tramway anzuwenden. Wenn dies so einfach ginge, ohne Verletzung von Privatrechten, hätte auch er nichts einzuwenden. Er möchte das Haus warnen, auf die Regierungsvorlage zurückzugehen, weil das heissen würde, eine Entlastung der Unternehmungen und eine Erleichterung ihres Zustandekommens von vorneherein wieder zu entfernen.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag des Abgeordneten Dr. Lueger abgelehnt und Artikel II nach der Fassung des Ausschusses angenommen.

Zu Artikel III beantragte Abg. Kaftan folgenden Zusatz: „So lange der Reinertrag der Localbahn den zur 6percentigen Verzinsung des gesammten Anlagecapitals nothwendigen Betrag nicht erreicht, ist der Localbahnunternehmung die freie Tarifirung zuzugestehen. Sobald die Localbahn in drei auf einander folgenden Jahren einen Reinertrag von 6 pCt. oder mehr erzielt, steht es der Regierung zu, die Tarife entsprechend herabzusetzen."

Berichterstatter Abg. Dr. Russ bekämpfte diesen Antrag, indem er darauf hinwies, dass im Artikel III ohnedies die Regierung ermächtigt wird, Ausnahmen von den Tarifen festzustellen.

Artikel III wurde sodann nach der Ausschussvorlage angenommen und der Zusatzantrag des Abg. Kaftan abgelehnt.

Artikel IV wurde ohne Debatte unverändert angenommen.

Zu Artikel 5 beantragte

Abg. Dr. Lueger die Wiederaufnahme einer Bestimmung nach der Regierungsvorlage mit einem Zusatzantrage, nach welchem die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer für die von autonomen Körperschaften gebauten Bahnen auf die Dauer von 30 Jahren ertheilt werden soll, während der Ausschuss eine solche Befreiung in der Dauer von 25 Jahren für sämmtliche Localbahnen ohne Rücksicht darauf, ob sie von einer autonomen Körperschaft gebaut worden sind, festsetzt.

Abg. Kaftan beantragte auch die Befreiung von dem Gebührenäquivalente.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ bemerkte gegenüber dem Antrage des Abg. Kaftan, dass er denselben im Ausschusse selbst gestellt habe, dort aber unterlegen sei. Gegenüber dem Antrage des Abg. Dr. Lueger bemerkte der Referent, dass die autonomen Körperschaften in mehreren Artikeln ohnedies besonders begünstigt wurden und eine ausreichende Bevorzugung der autonomen Körperschaften im Rahmen des Gesetzes bereits erfolgt sei. Der Entwurf habe die Absicht, die Erleichterungen für das Localbahnwesen noch zn erweitern, und deshalb ersucht er um die Ablehnung der Anträge Lueger.

Bei der Abstimmung wurden diese Anträge abgelehnt und Artikel V unverändert angenommen. Desgleichen wurden die Artikel VI, VII nnd VIII ohne Debatte nach der Ausschussvorlage unverändert genehmigt.

Bei Artikel IX forderte Abg. Kaftan unter Bezugnahme auf seine gestrigen Ausführungen Erleichterungen für die Localbahnen bei Anschlüssen derselben an die Hauptbahnen; die Einmündung in die Hauptbahn solle anf Kosten dieser Hauptbahn geschehen, denn durch übertriebene Forderungen könnte der Bau mancher Localbahn vereitelt werden. Er stellte einen diesbezüglichen Abänderungsantrag zu Artikel IX.

Abg. Dr. Lueger stellte zu diesem Artikel im Einvernehmen mit dem Berichterstatter einen Abänderungsantrag, durch welchen den von Corporationen gebauten Localbahnen eine finanzielle Erleichterung zu Theil werden solle.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek sprach sich gegen den Antrag des Abg. Kaftan aus, mit dem Hinweise darauf, dass gegen den Antrag ein formelles Bedenken bestehe. Es gehe nämlich nicht an, durch ein Gesetz eine ganz unbestimmte finanzielle Leistung auf den Staat zu übernehmen, welche unter Umständen sehr beträchtlich werden könnte. Das dem Localbahnbau entgegengebrachte Wohlwollen müsse doch durch die Verpflichtung einer guten Rechnungsführung begrenzt sein. Es geht also nicht an, aus diesem Wohlwollen eine Ausgabe, welche naturgemäss und sachlich richtig die Localbahnen treffen soll, auf das Conto der Staatsbahnen zu übernehmen, wodurch eine Verschiebung und Verdnnkelung der wirklichen Gebahrungsresultate eintreten würde. Dagegen ist etwas Anderes geschehen, was die berechtigten Wünsche des Antragstellers befriedigen dürfte. Es ist vom Handelsministerium die General-Direction der Staatsbahnen aufgefordert worden, sich selbst die Frage vorzulegen, wie weit man in Bezug auf die Begünstigung der Localbahnen bei den Anschlussbauten in gemeinsamen Stationen gehen könne. In dieser Richtung wurde ein eingehender, fachlich motivirter Vorschlag der General-Direction vorgelegt, dessen wesentlichen Inhalt Redner bereits im Ansschusse mitgetheilt habe und welcher dahin geht, dass alle diejenigen Bauten, welche sowohl von der Localbahn als auch von der Hauptbahn benützt werden, auf das Conto der Hanptbahn genommen werden sollen, und nur die Kosten für diejenigen Bauten, welche ausschliesslich den Zwecken der Localbahn dienen, von der Localbahn zu tragen sind. Damit glaube man an die äusserste Grenze dessen gegangen zu sein, was die pflichtmässige Schonung des Staatsschatzes und andererseits die Rücksicht auf eine correcte und klare Rechnungsführung erheische. Der Herr Regierungsvertreter ersucht deshalb, den Antrag des Abg. Kaftan abzulehnen.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ bemerkte, dass die vom Herrn Regierungsvertreter erwähnte, im Ausschusse abgegebene Erklärung auch von ihm in den Bericht aufgenommen worden sei. In Bezng auf den Antrag des Abg. Dr. Lueger erklärte der Berichterstatter, dass der Text desselben mit ihm vereinbart worden sei, und dass er sich Namens des Ausschusses demselben anschliesse.

Bei der Abstimmung wurde Artikel IX in der Ansschussfassung mit dem vom Abg. Dr. Lueger beantragten und vom Berichterstatter anfgenommenen Amendement angenommen. Der Antrag Kaftan wurde abgelehnt.

Die Artikel X und XI wurden ohne Debatte angenommen.

Zu Artikel XII, durch welchen normirt wird, dass die Staatsverwaltung die Localbahn jederzeit einlösen könne, beantragte

Abg. Kaftan die Einschaltung der Worte: „nach Ablauf von zwanzig Jahren".

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek sprach sich gegen diesen Antrag aus, weil dadurch ein Hinderniss geschaffen würde, solche Bahnen in das Netz des allgemeinen Verkehres einzubeziehen, welche weitaus über das örtliche Verkehrsinteresse hinausgehen.

Referent Abg. Dr. Russ erklärte, dass die im Gesetze enthaltene Bestimmung zwar für einzelne Bahnen niederer Ordnung eine Härte sein mag, dass es aber im allgemeinen Interesse des Staates und der gesammten Eisenbahnpolitik wünschenswerth sei, dass die Einlösung der wichtigeren, unter den Titel von Localbahnen fallenden Bahnen dem Staate behufs systematischer Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes jederzeit möglich sei.

Artikel XII wurde sodann in der Ausschussfassung angenommen, der Antrag des Abg. Kaftan abgelehnt.

Abg. Dr. Lueger beantragte die Aufnahme des nachfolgenden neuen Artikels: „Ist die Concession zur Erbauung einer Localbahn einem der Königreiche und Länder oder einem Bezirke, einer Gemeinde oder einer anderen autonommen Körperschaft ertheilt worden, so steht diesen Concessionären bezüglich der ihnen concessionirten Localbahnen gegenüber anderen, im Privatbetriebe befindlichen Localbahnen dasselbe Recht der Mitbenützung zu, welches im Artikel XII der Staatsverwaltung eingeräumt wurde. Nur hat in diesem Falle über die Feststellung der für die Mitbenützung zu entrichtenden Entschädigung, wenn ein gütliches Uebereinkommen nicht zn Stande kommt, das Handelsministerium zu entscheiden." Redner bemerkte, dass dieser Antrag einem vom Wiener Stadtrathe und Gemeinderathe einstimmig, also sowohl von den Liberalen als von den Antiliberalen gefassten Beschlusse entspreche, nachdem man in Wien mit der Tramwaygesellschaft die traurigsten Erfahrungen gemacht habe. Was aber für Wien gelte, gelte anch für alle anderen grösseren Städte. Wenn in Wien jetzt eine elektrische Bahn gebaut werde nnd kein Péagerecht vorhanden sei, so sei es möglich, dass eine Gesellschaft dnrch eine Linie das Zustandekommen anderer Linien unmöglich mache.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek erklärte sich gegen den vom Abg. Dr. Lueger gestellten Antrag. Er verwies daranf, dass eine Rückwirkung in diesem Falle nicht stattfinden könne, dass also die von dem Abg. Dr. Lueger ins Auge gefassten speciellen Fälle durch die Annahme seines Antrages nicht sanirt werden würden. Es sei übrigens ganz natürlich und aus dem Concessionsysteme folgernd, dass nur der Staat sich das Péagerecht vorbehalten könne, denn nur derjenige, der eine Concession ertheilt, ist in der Lage, eine derartige Einschränkung zn machen. Redner ersucht um Ablehnung des Antrages Lueger.

Abg. Noske bemerkte, dass die Regiernng dort, wo es sich um einen flagranten Fall der Nothwendigkeit eines Péageverkehres handle, kraft ihrer Machtbefugnisse und kraft der Beneficien, welche sie nach dem Localbahngesetze zu verleihen habe, in in der Lage sein werde, diesem Péageverhältnisse zur Durchführung zu verhelfen. Er halte sich in dieser Angelegenheit an das Erreichbare, und wolle durch Stellnng von Anträgen, gegen die sich die Regierung ablehnend verhalte, das Localbahngesetz nicht in Frage stellen.

Abg. Dr. Lueger bemerkte gegenüber dem Regierungsvertreter, er habe an eine Rückwirkung nicht gedacht. Er polemisirte sodann gegen den Abgeordneten Noske, und sagte, die Regierung habe nicht die Macht, das Péagerecht zu erzwingen.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ bemerkte, die Ungeschicklichkeiten, die in Angelegenheit der Wiener Tramway von allen Seiten begangen wurden, können durch das vorliegende Gesetz nicht gutgemacht werden. In dem Vertrage der Wiener Tramwaygesellschaft vom Jahre 1869 sei ein Péagerecht festgesetzt. Es war damals Gelegenheit, ein besseres festznsetzen. Bei einer Stadtbahn sei ein Péagerecht auf einem grösseren Theile der Betriebslinien nicht denkbar. Bei einigem guten Willen von allen Seiten könnte die Angelegenheit der Wiener Tramway sehr wohl in gute Bahnen gelenkt werden. Redner widerlegte die vom Abg. Dr. Lueger für seinen Antrag angeführten Gründe und ersuchte um Ablehnung desselben.

Der Antrag des Abg. Dr. Lueger wurde hieranf abgelehnt. Die Artikel XIII, XIV und XV wurden ohne Debatte angenommen.

Zu Artikel XVI beantragte Abg. Dr. Lueger eine abgeänderte Definition der „Kleinbahnen", weil aus der vom Ausschusse vorgeschlagenen Fassung folge, dass alle mit Elektricität betriebenen Bahnen Kleinbahnen seien. Es wäre also auch eine von Wien nach Budapest gehende elektrisch betriebene Bahn eine Kleinbahn.

Abg. Popper beantragte, das Maximum der Concessionsdauer für Kleinbahnen statt mit 50 mit 60 Jahren festzusetzen.

Abg. Kaftan stellte folgenden Abänderungsantrag: „Die Concession für den Bau und den Betrieb einer Kleinbahn mit Ausschluss von Städtebahnen hat die Landesregierung im Einvernehmen mit dem betreffenden Landesausschusse zu ertheilen, wobei der Staatsregierung das Einspruchsrecht gewahrt bleibt. Für Kleinbahnen in Städten mit eigenem Statut ist die Concession durch die Gemeindevertretung zu ertheilen. In den übrigen Städten ist zur Ertheilung der Concession für eine Kleinbahn die politische Behörde erster Instanz im Einvernehmen mit dem Gemeindeausschusse befugt.“ Weiter beantragte er einen Absatz, wonach die durch § 9, lit. b, der Ministerialverordnung vom 14. September 1854 den Eisenbahnunternehmungen mit der Erlangung der Concession eingeräumten ausschliesslichen Rechte in Bezug auf die Städtebahnen innerhalb der Städte ausser Kraft zu treten haben.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ bemerkte, dass die Kunst, gut zu definiren, eine grosse, die Kunst, Definitionen zu beanständen, eine sehr kleine sei. Die vorliegende Definition sei jener des preussischen Gesetzes vom Jahre 1892 nachgebildet und enthalte gar keinen Widerspruch. Jedenfalls werde diese Definition so lange ansreichen, bis die elektrische Bahn von Wien nach Budapest gebaut sei, nachdem das Gesetz nur eine zehnjährige Wirksamkeit haben soll. Wenn sie aber auch nicht ansreiche, werde sie gewiss das Zustandekommen eines so grossartigen Unternehmens nicht verhindern.

Bei der Abstimmung wurden die Anträge der Abgeordneten Dr. Lueger und Kaftan abgelehnt; der Antrag des Abg. Popper wurde angenommen. Im Uebrigen gelangte Artikel XVI in der Ausschussfassung zur Annahme.

Artikel XVII wurde ohne Debatte angenommen.

Bei Artikel XVIII bemerkte Abg. Dr. Lueger, dass schon in Artikel II in Abänderung der Regierungsvorlage die Befreiung der Localbahnen von unentgeltlichen öffentlichen Leistungen ausgesprochen worden sei, so dass der betreffende Satz im Artikel XVII wegzufallen gehabt hätte, woran der Ausschuss offenbar vergessen habe.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ erwiderte, dass in Artikel II nur von den Localbahnen, nicht aber von den Kleinbahnen die Rede sei.

Nach einer thatsächlichen Berichtigung des Abgeordneten Dr. Lueger wurde Artikel XVIII unverändert angenommen.

Abg. Dr. Lueger beantragte zu Artikel XIX einen Zusatz, wonach die Festsetzung der Fahr- und Frachtpreise Seitens jener Kleinbahnen, die öffentliche Strassen berühren, nur im Einvernehmen mit den autonomen Körperschaften erfolgen dürfe, in deren Verwaltung sich die betreffenden Strassen befinden.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ erklärte, er würde persönlich gegen den Antrag Lueger keine Einwendung erheben, könne sich jedoch im Namen des Ausschusses dafür nicht aussprechen, da es ihm selbst nicht gelungen sei, einen ähnlichen Antrag im Ausschusse durchzusetzen.

Artikel XIX wurde hierauf angenommen, der Zusatzantrag Lueger abgelehnt.

Abg. Dr. Lueger beantragte die Einschaltung eines neuen Artikels nach Artikel XIX, welcher lauten solle: „Alle nach den bisherigen Gesetzen der Staatsverwaltung zustehenden Befugnisse öffentlich-rechtlicher Natur, auf deren Ausübung gegenüber den Kleinbahnen nach den vorstehenden Bestimmungen des Abschnittes B dieses Gesetzes von Seiten der Staatsverwaltung verzichtet wird, gehen dann, wenn die Bahn nur in dem Gebiete einer Gemeinde sich befindet, in die Competenz der Gemeinde, wenn sie zwei oder mehrere Gemeinden eines Kronlandes berührt, in die Competenz des Landesausschusses über. Im Falle eine solche Bahn das Gemeindegebiet von Wien berührt, so stehen diese Befugnisse auch dann, wenn die Kleinbahn das Gebiet anderer Gemeinden berühren sollte, der Gemeinde Wien zu.“

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek reflectirte auf eine Bemerkung des Abg. Dr. Lueger, dass Beschwerden der Gemeinde Wien in Angelegenheit der Fahrordnung der Tramwaygesellschaft vom Handelsministerium sehr lange unerledigt bleiben. Redner verwies darauf, dass es sich bei diesen Eingaben der Commune Wien eigentlich nicht um Beschwerden handle, da in diesen Fällen die Statthalterei nomine des Handelsministeriums in letzter Instanz entscheide.

Handelsminister Graf Wurmbrand hält es für unrichtig, das Localbahngesetz, welches für das ganze Reich bestimmt sei, nur immer auf Wien zu beziehen. Das Localbahngesetz müsse die Gesammtheit der Gemeinwesen berücksichtigen und könne nicht den zwiespältigen Verhältnissen, welche in der Tramwayfrage in Wien herrschen, angepasst sein. Es wäre der schmählichste Vorwurf, den man der Regierung machen könnte, wenn man ihr im Ernste vorwerfen würde, dass sie durch ein Privatunternehmen die Interessen der Reichshauptstadt beeinflussen lasse. Es sei des Ministers in seiner Stellung nicht würdig, auf eine solche Insinuation einzugehen. Durch das vorliegende Gesetz rücken die Tramways zu Kleinbahnen vor, und es werden solche Verhältnisse, wie sie früher vorkamen, nicht mehr vorkommen. Allein auf die Vergangenheit lasse sich nicht zurückblicken. Es sei eigentlich Sache der Städte, die Stadtbahnen zu bauen. Die Regierung werde solche Bestrebungen der Städte gewiss auf das eifrigste unterstützen. Man dürfe in der Gegnerschaft gegen das Capital nicht so weit gehen, wie der Abg. Dr. Lueger, dass man dem Capital von vorneherein jeden Vortheil und jeden Gewinn unmöglich machen will. Dann kommen die Bahnen, die man wünscht, gewiss nicht zu Stande.

Ich hatte geglaubt, schloss der Herr Minister, dass das vorliegende Gesetz Seitens der Vertreter der Stadt Wien mehr Verständniss finden werde, und ich kann nur erklären, dass die Stadt Wien in der Regierung selbst ihre wärmsten Vertreter hat. Ich kann nicht zugeben, dass sich irgend Jemand in diesem Hause das Recht vindicirt, die Interessen der Stadt Wien allein zu vertreten. Die Regierung vertritt die Interessen dieser Reichshaupt- und Residenzstadt. Sie hat dies in der grossartigsten Weise in der letzten Zeit manifestirt. Es berührt deshalb unangenehm, befremdend und verletzend, wenn bei solcher Gelegenheit heftige Ausdrücke im Hause gebraucht werden, bei Gelegenheit der Berathung eines Gesetzes, welches wiederum nur die Grundlage einer grösseren Prosperität Wiens bilden könnte, wenn die Gemeindevertretung von Wien einig wäre in der Durchführung grosser Operationen.

Ich kann auch nicht zugeben, dass der Vertreter der Wähler Wiens im Interesse derselben und im Interesse der Stadt spricht, wenn er bei jeder Gelegenheit in so feindseliger Weise gegen die Mitglieder der Regierung und die Mitglieder des Hauses auftritt, und wenn er so die Sympathie, die wir Alle für die Reichshauptstadt haben — ich selbst empfinde hier als Wiener — bis zu einem gewissen Grade herabmindert, gewiss aber nicht steigert.

Abg. Dr. Lueger ersuchte den Herrn Handelsminister, seine Energie der Wiener Tramwaygesellschaft gegenüber zur Geltung zu bringen.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ wendete sich gegen den Antrag des Abg. Dr. Lueger, welcher nicht geeignet sei, den besprochenen Uebelständen beizukommen. Nach dem vorliegenden Gesetze wird in Zukunft die Gemeinde, wenn sie selbst die Concession erwirbt oder dieselbe verpachtet, in der Lage sein, sich alle nöthigen Garantien vorzubehalten.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag des Abgeordneten Dr. Lueger abgelehnt.

Zu Artikel XX beantragte Abg. Dr. Lueger einen Zusatz, wonach für den Fall, als die Localbahnen, beziehungsweise Kleinbahnen, von autonomen Körperschaften gebaut und betrieben werden, die dreissigjährige Steuerfreiheit aufrecht bleiben soll.

Weiter beantragte derselbe eine Resolution, betreffend die Gebührenfreiheit von Fahrkarten der Kleinbahnen.

Abg. Noske stellte zu Artikel XX einen Abänderungsantrag, durch welchen die Regierung ermächtigt werden soll, bei solchen Kleinbahnen, deren Herstellung sich mit Rücksicht auf bauliche Schwierigkeiten besonders kostspielig gestaltet, auch eine längere als die 15jährige Steuerfreiheit zu gewähren.

Nach dem Schlussworte des Referenten wurde Artikel XX in der vom Abg. Dr. Noske beantragten Fassung angenommen, der Zusatzantrag Lueger, sowie die Resolution Lueger abgelehnt.

Hierauf wurde der Rest des Gesetzes ohne Debatte angenommen. Desgleichen die vom Ausschusse vorgeschlagene Resolution.

Der Antrag des Abg. Biankini, Dalmatien von der Wirksamkeit des Gesetzes auszunehmen, wurde einstimmig abgelehnt.

Die Resolution Kaftan, betreffend die Bildung von Eisenbahngenossenschaften, wurde abgelehnt.

In der 331. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. December wird der Gesetzentwurf über Localbahnen und Kleinbahnen auch in dritter Lesung angenommen.

In der 332. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. December interpelliren die Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen die Herren Minister der Innern und des Handels mit Bezug auf die in den Zeitungen gebrachte Nachricht, wonach die Leitung der Wiener Tramwaygesellschaft in nächster Zeit das gesammte Verkehrsunternehmen einer neu zu gründenden Actiengesellschaft zu übertragen gedenke, welche als Wiener Centralbahn-Gesellschaft das gesammte Tramwaynetz auszubauen und elektrisch zu betreiben hätte, und fragen, ob die Herren Minister geneigt seien, zu veranlassen, dass die behördlichen Organe im Sinne der staatsbehördlich genehmigten Dienstordnung für das Personal der Tramwaygesellschaft auf Beseitigung der in dieser Richtung bestehenden schreienden Missstände hinwirken und ob die Regierung im legislativen Wege eine staatliche Instanz zur decisiven Entscheidung von Streitigkeiten aus dem Dienstverhältnisse für alle zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Verkehrsunternehmungen zu schaffen gedenke.

In der 333. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. December richten die Abgeordneten von Burgstaller, Ritter von Stalitz, Graf Franz Coronini, Lienbacher, Dr. Steinwender und Genossen an den Herrn Handelsminister die Frage, in welchem Stadium sich die Vorbereitungen zu einer neuen Bahnverbindung von Triest mit dem Hinterlande befinden und ob nach dem Wiederzusammentritte des Reichsrathes eine bezügliche Regierungsvorlage zu erwarten sei.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Ostgalizische Localbahnen. (Bauausführung.) Der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde die Ermächtigung ertheilt, sämmtliche für die Ostgalizischen Localbahnen bestimmten Normalien, Geleisepläne, sowie die Projecte für Kunstbauten im übertragenen Wirkungskreise direct zu genehmigen und die Hochbauprojecte unmittelbar an die k. k. Statthalterei zur Amtshandlung im Sinne des § 22 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung zu leiten, bei anstandslosem Ergebnisse im Namen des k. k. Handelsministeriums den Bauconsens zu ertheilen.
[11. December, Z. 64.551.]

Elektrische Strassenbahn in Czernowitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 8. December das vom Stadtmagistrate Czernowitz vorgelegte Project für eine Strassenbahn mit elektrischem Betriebe innerhalb des städtischen Territoriums an die k. k. Landesregierung zur Durchführung der politischen Begehung im Wege des abgekürzten Verfahrens übersendet.
[H.-M.-Z. 62.553.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Oberbaupläne.) Die Normalien, betreffend Isolirung von Schienen bei Sicherungsanlagen für das Fahren in Raumdistanz, wurden genehmigt.
[21. November, Z. 62.432.]

— (Linie Wien—Krakau: Uebergangssteg in Göding: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Uebergangssteges in der Station Göding für den 18. December anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereisecretär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 22.736.]

— (Anbau an das Polizeigebäude in Oswięcim.) An das Polizeigebäude am Bahnhofe in Oswięcim wird ein Anbau hergestellt. [26. November, Z. 59.408.]

— (Herstellung von Wächterhäusern.) An Stelle der räumlich unzureichenden Wächterhäuser Nr. 136, 138 und 148 wurden in km 142·7/8, 144·1/2 und 147·0/1 neue Wächterhäuser sammt Nebengebäuden errichtet. [30. November, Z. 65.187.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Ueberstellung einer Brückenwaage in Olmütz.) Anlässlich der Herstellung zweier Geleise längs des Sternberger Flügels in der Station Olmütz wurde die Ueberstellung einer Brückenwaage sammt Waaghaus vorgenommen. [30. November, Z. 65.186]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung eines Heizhauses.) Da das bestehende Heizhaus in der Station Friedek-Mistek nur zur Unterbringung von neun Locomotiven ausreicht, dieser Stand aber mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Verkehr nicht mehr genügt, so wird ein zweites Heizhaus sammt Locomotiv-Drehscheibe errichtet. Das neue Heizhaus erhält die Kreisform. Dasselbe ist zunächst für die Bergung weiterer neun Maschinen bestimmt, kann aber im Bedarfsfalle für einen Stand bis zu 25 Locomotiven ohne Anstand erweitert werden.
[4. December, Z. 66.164.]

— (Ladegeleise in Gross-Kunzendorf.) In der Station Gross-Kunzendorf wurde ein Ladegeleise nebst Zufahrtstrasse hergestellt. [23. November, Z. 59.279.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Wasserleitung für die Stadtgemeinde Teschen.) In km 314·7 der Strecke Trzynietz—Teschen in km 319·5, in der Nähe der Station Teschen, wird für Zwecke der Stadtgemeinde Teschen eine Wasserleitung hergestellt. [27. November, Z. 64.413.]

Projectirte Schleppbahn von der Rohzuckerfabrik in Katharein zur Spiritusfabrik und Zuckerraffinerie in Troppau. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Troppauer Zuckerraffinerie-Actiengesellschaft für eine die Rohzuckerfabrik in Katharein mit der Spiritusfabrik und die Zuckerraffinerie in Troppau verbindende Schleppbahnanlage für den 19. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.231.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ablehnung der Kennzeichnung der Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut im internen Verkehr durch einen lichten Farbenton. Im Sinne des Ergebnisses der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement wurden die Eisenbahnen unter Anderem auch eingeladen, sich darüber auszusprechen, (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49, S. 889), ob die Kennzeichnung der Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut im internen Verkehr durch einen lichten Farbenton solche Vortheile für die Manipulation darbiete, dass eine aus diesem Anlasse nothwendige Preiserhöhung der Frachtbriefe sich rechtfertigen liesse. Die Eisenbahnen haben sich dahin ausgesprochen, dass vom Standpunkte der Manipulation ein Anlass zu einer mit einer Preiserhöhung verbundenen Kennzeichnung der internen Frachtbriefe durch einen lichten Farbenton nicht vorliege, weil die Frachtbriefe für den internen Verkehr sich ohnehin von jenen für den internationalen Verkehr schon durch ihre Form deutlich unterscheiden. Uebrigens würde ein sehr lichter Farbenton bei künstlicher Beleuchtung ein unterscheidendes Kennzeichen nicht bieten, während andererseits ein tieferer Farbenton schädliche Wirkungen für das Auge im Gefolge hätte. Die Eisenbahnverwaltungen vermochten sohin die besprochene Kennzeichnung der interen Frachtbriefe nicht zu befürworten, und hat daher das Handelsministerium in Berücksichtigung der angeführten Bedenken der Bahnverwaltungen von der Kennzeichnung der Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut durch einen lichten Farbenton Umgang genommen. [H.-M.-Z. 65.145.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Probeweise Ausrüstung von englischen Weichen in den Stationen D.-Brod, Lissa und Reichenberg mit einer neuconstruirten Doppelsignallaterne.) Die k. k. General-Inspection hat über Ermächtigung des k. k. Handelsministeriums der Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn probeweise gestattet, die in den Stationen D.-Brod, Lissa und Reichenberg derzeit in Ausführung begriffenen drei englischen Weichen mit jener neuen Doppelsignallaterne auszurüsten, deren probeweise Anwendung seinerzeit für die englische Weiche Nr. 7/7a der Station Jedlesee transito genehmigt wurde (s. Vrdgs.-Bl. Nr. 40.)
[11. December, G.-I.-Z. 18.911.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Gestattung des Abstossens oder Rollenlassens der Wagen in der Station Reichenberg in der Richtung gegen Habendorf.) Die Verwaltung obiger Eisenbahn sah sich in Folge des zunehmenden Verkehres und behufs rascherer Durchführung der Verschiebungen in der Station Reichenberg veranlasst, das Verschieben der Wagen „auf Stoss“ unter Einhaltung der in der Instruction für das Verschubpersonale enthaltenen Bestimmungen auch in der Richtung gegen Habendorf, und zwar unter der Bedingung zu gestatten, dass das Abstossen und Rollenlassen der Wagen nur auf den der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gehörigen Geleisen und derart gemässigt erfolgt, dass die Wagen nicht auf sächsische Geleise gelangen können. Die k. k. General-Inspection nahm diese Verfügung zustimmend zur Kenntniss.
[1. December, G.-I.-Z. 21.831.]

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein. (Locomotivprüfung) Am 17. November hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein bestimmten Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt neu erbaut wurde und mit der Fabriksnummer 3771, dem Namen „Mattoni" versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. Die Locomotivtype wurde mit Handelsministerial-Erlass vom 10. Juli 1894, Z. 36.117, genehmigt. [H.-M.-Z. 67.663.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ung. Handelsministers über die Amtsthätigkeit seines Ressorts im Jahre 1893.) (Fortsetzung. S. Vrdgs.-Bl. Nr. 141.) An Fahrbetriebsmitteln hatten die ungar. Staatsbahnen 1276 Locomotiven I. Classe (0·182), die Privatbahnen 244 Locomotiven I. Classe (0·181); Locomotiven II. Classe besassen die ungarischen Staatsbahnen und die von denselben manipulirten Vicinalbahnen 310 (0·085), die Gesellschaftsbahnen und die von ihnen manipulirten Vicinalbahnen 33 (0·150), die selbstständigen Vicinalbahnen 95 (0·113); Personenwagen besassen die ungar. Staatsbahnen 3085 (0·306), die Gesellschaftsbahnen 480 (0·358), die Vicinalbahnen 275 (0·186); Lastwagen besassen die ungar. Staatsbahnen 39.741 (3·938), die Gesellschaftsbahnen 5818 (4·338), die Vicinalbahnen 2004 (1·340). (Die eingeklammerten Zahlen sind die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl.) Alle Bahnen insgesammt haben 0·153 Locomotiven, 0·300 Personenwagen, 3·704 Lastwagen per Kilometer. (Im Jahre 1893 wurden 79 Locomotiven, 460 Personenwagen, 3000 Lastwagen bestellt.) Was den Zustand des Oberbaues betrifft, sind 78·5 pCt. Stahlschienen (24.788 km Länge gegen 23.263, gleich 75·4 pCt., im Vorjahre) und 6641 km Eisenschienen. — Das Bahnpersonal umfasst 29.917 Personen, und zwar 25.417 bei den Staatsbahnen (5495 Beamte, 19.922 Unterbeamte und Diener), 3343 bei den Gesellschaftsbahnen (701 Beamte, 2642 Unterbeamte und Diener), 1157 bei den Vicinalbahnen (223 Beamte, 934 Unterbeamte und Diener) oder per Kilometer 0·58 Beamte 1·89 Unterbeamte und Diener, zusammen 2·42 Personen bei den Staatsbahnen, 0·47 Beamte, 1·77 Unterbeamte und Diener, zusammen 2·24 Personen bei den Gesellschaftsbahnen, 0·26 Beamte, 1·07 Unterbeamte und Diener, zusammen 1·33 Personen bei den Vicinalbahnen. Die Bezüge der Beamten waren fl. 7,789.853, der Unterbeamten und Diener fl. 12,732.755 oder per Kilometer insgesammt bei den Staatsbahnen fl. 1694·52, bei den Gesellschaftsbahnen fl. 1406·56, bei den Vicinalbahnen fl. 786·20. Die Verkehrsleistungen waren 46.664 Millionen Locomotivkilometer (per Locomotiv 30.440 km) bei den Staatsbahnen, 6·154 Millionen Locomotivkilometer (per Locomotive 23.911 km) bei den Gesellschaftsbahnen und 2·864 Millionen Locomotivkilometer (per Locomotive 26.374 km), bei den Vicinalbahnen. Die Personenwagen machten 319·322 Millionen Achskilometer (per Wagen 107.119 km) bei den Staatsbahnen, 38·245 Millionen Achsenkilometer (per Wagen 82.604 km) bei den Gesellschaftsbahnen und 48·666 Millionen Achsenkilometer (per Wagen 69.155 km) bei den Vicinalbahnen; insgesammt 373·701 Millionen Achsenkilometer (per Wagen 101.624 km). Die Lastwagen machten 1376·424 Millionen Achsenkilometer (per Wagen 35.944 km) bei den Staatsbahnen, 201·989 Millionen Achsenkilometer (per Wagen 34.790 km) bei den Gesellschaftsbahnen und 94·302 Millionen Achsenkilometer (per Wagen 25.078 km) bei den Vicinalbahnen, insgesammt 1615·923 Millionen Achsenkilometer (per Wagen 35.405 km). Mithin sind die Leistungen bei den Staatsbahnen noch immer übermässig. Der Zugverkehr war 51·478 Millionen Zugskilometer (38·880 Staatsbahnen, 5·646 Gesellschaftsbahnen, 6·952 Vicinalbahnen), und zwar 28·837 Millionen bei Personenzügen, 21·938 Millionen bei Lastzügen, 9·702 bei Arbeits- und Materialzügen (Steigerung gegenüber dem Vorjahre von 47·140 auf 51·478 Millionen Zugskilometer (Staatsbahnen 35·658 auf 38·880, Gesellschaftsbahnen 5·399 auf 5·646, Vicinalbahnen 6·082 auf 6·952). — Auf ein Bahnkilometer entfallen 4160 Nutzkilometer Leistung (bei Staatsbahnen 5304, bei Gesellschaftsbahnen 4171, bei Vicinalbahnen 1760), während auf England, Belgien, Holland, Preussen, Schweiz, Oesterreich, österr. Staatsbahnen, Russland eine Leistung von 16.130, 12.552, 9821, 8886, 6341, 6016, 5796, 4977 Nutzkilometer entfallen und nur Rumänien mit 3446 km gegen Ungarn zurücksteht. Der Personenverkehr zeigt 45,563.338 Reisende, (32,214.282 Staatsbahnen, 3,921.287 Gesellschaftsbahnen, 9,427.769 Vicinalbahnen) und per Zugskilometer 139.127 (Zunahme 9·4 pCt.), und zwar Staatsbahnen 184.995 (Zunahme 11 pCt.), Gesellschaftsbahnen 115.550 (Zunahme 6·1 pCt.), Vicinalbahnen 50.318 (Zunahme 9·8 pCt.). Verglichen mit den anderen Staaten steht Ungarn weit zurück: Oesterreich hat 193.603, Preussen 317.684, Bayern 185.796, Sachsen 351.841, Württemberg 243.629, Frankreich 263.990. Italien 169.930, Belgien 197.234, Holland 225.693, die Schweiz 226.675, Russland 182.254, Rumänien 150.847 Reisende per Bahnkilometer. — Die Waarenbeförderung war in Tonnen: Gepäck 76.358, Eil- und Frachtgut 26,329.012, Manipulationsgüter 8,599.356 (gegen 73.044, 24,075.171, 5.530.311, im Vorjahre); der zurückgelegte Weg war 8,934.456; 3.522,438.218; 680,371.253 Tonnenkilometer (gegen 8,359.798; 3.234,049.379; 426,220.105 Tonnenkilometer im Vorjahre). Der Zuwachs der Eil- und Frachtgütermengen betrug 9·4 pCt., der Tonnenkilometer 8·9 pCt. bei sämmtlichen Bahnen und speciell 8·9 pCt., resp. 8·6 pCt. bei den Staatsbahnen. — Auf jedes Bahnkilometer entfielen 283.203 Tonnen (Staatsbahnen 380.433, Gesellschaftsbahnen 378.550, Vicinalbahnen 40.045 Tonnen); während die Oesterreichischen Staatsbahnen 467.937, alle österreichischen Bahnen 462.372, Preussen 666.363, Bayern 344.869, Sachsen 508.183, Württemberg 282.877, Frankreich 374.480, Italien 155.722, Belgien 345.344, Holland 278.114, die Schweiz 168.119, Russland 182.254, Rumänien 212.111 Tonnen per Bahnkilometer verfrachten. — Das Investitionscapital sämmtlicher Bahnen betrug Ende 1893: fl. 989,635.169, wovon 733,865.056 in Staatsbahnen, 133,674.265 in Gesellschaftsbahnen, 122,095.248 in Vicinalbahnen (per Kilometer fl. 101.729, fl. 101.510, fl. 31.907) als factisches Capital, während das Nominalcapital fl. 1.252,437.524 ausmacht, wovon fl. 874,674.893 in Staatsbahnen, fl. 230,993.239 in Gesellschaftsbahnen, fl. 146,769.392 in Vicinalbahnen. Mithin sind die Beschaffungskosten fl. 262,802.355 (21 pCt.), und zwar 140,809.237 bei Staatsbahnen (16·2 pCt.), 97,318.974 bei Gesellschaftsbahnen (42·1 pCt.), 24,674.144 bei Vicinalbahnen (16·8 pCt.). Das Nominalcapital besteht aus Obligationen im Betrage von fl. 987,028.847 und aus Actien im Betrage von fl. 265,408.677, und zwar bei den Staatsbahnen 794,985.528 Obligationen, 79,689.365 Actien, bei den Gesellschaftsbahnen 187,426.402 Obligationen, 43,566.537 Actien, bei den Vicinalbahnen 4,616.617 Obligationen, 92,135.000 Prioritätsactien, 50,016.875 Stammactien. — Die Geschäftsergebnisse waren: bei den Staatsbahnen Einnahme fl. 79,296.203, Ausgabe fl. 44,378,730, Ueberschuss fl. 34,917.473, bei den Gesellschaftsbahnen Einnahme fl. 14.763.614, Ausgabe fl. 7,644.304, Ueberschuss fl. 7,119.310, bei den Vicinalbahnen Einnahme fl. 8,818.448, Ausgabe fl. 4,834.081, Ueberschuss fl. 3,984.367 (Betriebscoëfficient 55·9, 51·8, 54·8). — Auf das Kilometer entfällt Einnahme fl. 10.471, Ausgabe fl. 5860, Ueberschuss fl. 4611 bei den Staatsbahnen, Einnahme fl. 10.992, Ausgabe fl. 5692, Ueberschuss fl. 5300 bei den Gesellschaftsbahnen, Einnahme fl. 2268, Ausgabe fl. 1243, Ueberschuss fl. 1025 bei den Vicinalbahnen. — Das Erträgniss in Percenten vom thathsächlich investirten Capital ist 4·77 pCt. bei den Staatsbahnen, 5·28 pCt. bei den Gesellschaftsbahnen, 3·68 pCt. bei den Vicinalbahnen (gegen 4·5, 4·74, 3·45 pCt. im Vorjahre). — Das Erträgniss in Percenten vom Nominal-Investitionscapital ist 4 pCt. bei den Staatsbahnen, 3·05 pCt. bei den Gesellschaftsbahnen, 4·97 pCt. bei den Vicinalbahnen (gegen 3·77 pCt., 2·73 pCt., 4·60 pCt. im Vorjahre). Die Erträgnisse ausländischer Bahnen sind: England 3·85 pCt., Baden 3·14 pCt., Belgien 4·43 pCt., Frankreich 3·49 pCt., Italien 1·94 pCt., Russland 4·22 pCt., Preussen 5·15 Percent, Schweiz 3·14 pCt., Württemberg 2·63 pCt. — Das Erforderniss für die Titres und Darlehen ist bei den Staatsbahnen fl. 45,750.563, bei den Gesellschaftsbahnen fl. 9,142.054, bei den Vinicialbahnen fl. 4,169.969, daher der Abgang fl. 10,833.091 bei den Staatsbahnen, fl. 1,737.769 bei Gesellschaftsbahnen, fl. 185.602 bei den Vinicialbahnen; in Summa Bedarf fl. 59,062.586, Betriebsüberschuss fl. 46,306.124, Abgang fl. 12,856.462. Von den Hauptbahnen zahlten die Südbahn 0·8 pCt., die Raab-Ebenfurter 0·75 pCt. an die Actionäre; von den Vicinalbahnen brachten die Stammactien Dividenden: die Budapest-Szt. Lörinczer 6·5 pCt., Arad-Csanád 6·5 pCt., Steinamanger-Pinkafeld 7 pCt., Popradthalbahn $2^1/_2$ pCt., Marmaroser Salzbahn 3 pCt., Keszthely-Balaton-Szt. György 2 pCt., Csakathurn-Agram 1·8 pCt., Güns-Steinamanger 1·18 pCt. Die städtischen und Gemeinde-Bahnen umfassten 170.612 km mit 103·22 km für Pferdebetrieb, 43·49 für Dampfbetrieb, 11·94 für elektrischen Betrieb. Einnahmen fl. 3,406.934, Ausgaben fl. 2,512.923, Ueberschuss fl. 894.011. (Verzinsung $7^1/_2$ pCt.) Industriebahnen 1783·392 km (749·407 km für Dampfbetrieb, 1033·945 km für Hand- oder Pferdebetrieb). — Aus der Bilanz des Pensionsinstituts der Staatsbahnen ist zu erwähnen, dass die 14 Häuser des Fonds mit circa 8 Millionen Gulden bewerthet sind und netto fl. 281.150 Ertrag liefern.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Monate October.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate October beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 14 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 27 Entgleisungen und 25 Zusammenstösse in Stationen und 229 sonstige, meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 262 Personen zu Schaden gekommen, sowie 95 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 199 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 24 verletzt, und zwar entfallen: je 2 Tödtungen auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Magdeburg, 13 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) in Köln, 1 Verletzung auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, 2 Verletzungen auf die Grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Kölnischen Eisenbahn-Direction (linksrheinische) in Köln, 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg, 1 Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 23 getödtet und 160 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 30 getödtet und 18 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 44 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35.493·95 km Betriebslänge und 1.072,486.345 geförderten Achskilometern) 284 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn in dem Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinisch) in Köln und auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2299·05 km Betriebslänge und 33,789.492 geförderten Achskilometern) 14 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Stargard-Küstriner Eisenbahn, auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

England. (Die Manchester- und Sheffieldbahn.) Am 13. November fand in St. John's Wood die Feierlichkeit des ersten Spatenstiches beim Baue der Fortsetzung der Manchester-, Sheffield- und Lincolnshirebahn nach London statt, wodurch diese Bahn einen directen Verkehr mit der Metropole des Landes erlangt. Die Linie beginnt in der Station Annesley eines Flügels der Manchester- und Sheffieldbahn und führt in direct südlicher Richtung über Nottingham, Trent Leicester, Rugby und Buckingham nach Quainton, und wird im Weiteren der Aylesbury-Flügel der Londoner Metropolitanbahn im Péagewege benützt, um in das Innere von London zu gelangen, woselbst die Station Edgeware Road als Endbahnhof der neuen Linie ausgestaltet wird. Die Länge der im Bau stehenden Bahnstrecke beträgt 95·3 engl. Meilen oder 153·3 km. Die Genehmigung zum Baue wurde von der genannten Bahngesellschaft schon im Jahre 1891 beim Parlamente angesucht; in Folge des anfänglichen Einspruches der Great Northern Bahn ging das Gesetz erst nach seiner Wiedereinbringung im Jahre 1892 durch und erfolgte dessen Sanction im März 1893. Die schwierigen Verhältnisse des Geldmarktes brachten es mit sich, dass das mit 4,200.000 £ bemessene Actiencapital für diesen Bahnbau erst im Juni d. J. im Wege der Subscription zur Einzahlung gelangte. Die Gesammtkosten des Baues sind mit 6,500.000 £ veranschlagt. Einige Strecken der Linie werden schwierige Bauverhältnisse enthalten; bei Nottingham und Catesby wird die Herstellung längerer Tunnels erforderlich, desgleichen erfolgt der Bau im Gebiete von London zum grösseren Theile im Untergrund. Die Bevölkerung des von der Bahn durchzogenen Landestheiles beträgt unter Ausschluss von London $7^1/_2$ Millionen. [„Railway News."]

— (Bahnsparcassen.) In ähnlicher Weise, wie dies bereits einige englische Bahngesellschaften thaten, hat nunmehr auch die London und Northwestern Bahn für ihre sämmtlichen Bediensteten und deren Angehörige eine Sparcasse gegründet; jeder Angestellte ohne Unterschied der Stellung, sowie seine Frau oder Kinder — letztere bis zum Alter von 16 Jahren — können in die Sparcasse Einlagen machen, welche von derselben unter Garantie der Bahngesellschaft mit $3^1/_2$ pCt. bis zum Betrage von 500 £ und mit $2^1/_2$ pCt. pro Jahr für höhere Beträge verzinst werden. Die geringste Einlage beträgt ein Schilling, und werden stets nur solche Einheitsbeiträge oder vielfache derselben angenommen. Eventuelle Rückzahlungen erfolgen nach einer siebentägigen Kündigungsfrist, und werden die Beträge dem Einleger sodann am nächsten Gagen- oder Lohntage zugleich mit den Bezügen ausbezahlt. Die Einlagen werden in der Weise verinteressirt, dass die Zinsen erst von jedem voll eingezahlten Pfund Sterling und nach Ablauf jenes Monates, in welchem die Einlage diese Höhe erreichte, zur Verrechnung gelangen. Die Stationsvorstände der Gesellschaft übernehmen die Einzahlungen der Angestellten zur Uebermittlung an die Sparcasse, und wird die von ihnen ausgefolgte Quittung als von der Gesellschaft selbst ausgestellt anerkannt. Die Centrale der Institution ist in der Londoner Station Euston vorgesehen, und wird diese Einrichtung mit 1. Jänner nächsten Jahres in Thätigkeit treten.

[„Railway News."]

Berichtigung. Im Verordnungsblatt Nr. 129 vom 10. November 1894 auf Seite 2144, rechte Spalte, zwölfte Zeile von oben, ist der Stationsname „Tschudow - Wolynskij" auf „Tschudnow-Wolynskij" richtig zu stellen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis zum 23. December.)

Adriatischer Dienst.

18. December, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.

19. „ um $4^1/_2$ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän P. Ivellich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

20. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän L. de Stabile, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

20. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

22. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Mettel, nach Venedig.

23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Domianovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

18. December, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Memfi", Capitan R. Colledani, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
Weiters werden Sendungen übernommen nach Sissi, Spinalonga, S. Nicolò, Sitia, Jeropetra, Viano, Kali, Limniones, Mátala, Aghio Galini, Damnoni, Sfakia, Paliohora, Castelli-Kisamo und Castelli-Milopotamo, mit Ueberschiffung auf Dampfern der Kretensischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

19. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Danae", Capitän C. Zalampich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Varna, Burgas und Kustendjè.

21. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Vorwärts", Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

23 „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Thalia", Capitän L. Brelich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh, Batum, Odessa, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. December, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona" Capitäo P. Mersa, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. Jänner 1895, um 1 Uhr Nachm. Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe. von Fiume, Pord Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Literatur.

Cours de chemins de fer professé à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées. Par C. Bricka. Paris, Gauthier-Villars 1894, 2 Bde.

Der gegenwärtige Professor an der im Titel genannten vielbekannten Ingenieurschule, Herr Charles Bricka, ist Baudirector bei den französischen Staatsbahnen (für Oberbau und Hochbau), er ist gleichzeitig Ingénieur en chef des P. et Ch. im Staatsdienste (auf Urlaub) und fungirt im „Ministère des Travaux publics" als Mitglied des „Comité technique d'Exploitation", welches den Eisenbahnbetrieb zu überwachen hat. Er ist in der technischen Welt schon durch seine Publication über eisernen Oberbau *) und Eisenconstructionen **) sehr vortheilhaft bekannt. Als hervorragender Referent über bauliche Fragen bei den Eisenbahucongressen zu Brüssel 1885, zn Mailand 1887, zn Paris, 1889 und zu St. Petersbnrg 1892 war er in der Lage, die bereits gesammelten Erfahrungsresultate noch durch neuere Erhebungen zu erweitern. Sein gegenwärtig in Druck gelegter „Cours des chemins de fer" ist demnach durchaus nicht ein Schulbuch nach hier üblicher Auffassung oder ein Werk für Theoretiker, sondern vielmehr eine ausgezeichnete übersichtliche Darstellung der Bau- und Betriebsverhältnisse, welche für das französische Eisenbahnwesen gegenwärtig massgebend erscheinen, wobei der Verfasser auch die sonst in ganz Mitteleuropa erhobenen interessantesten technischen Daten vergleichsweise zuzieht.

Das ganze Werk ist in zwei starken Bänden Grossoctav erschieuen. Hievon betrifft der erste die Trassirung und den Bau der Eisenbahnen, wogegen im zweiten Bande die Zugförderung, der technische Betrieb, das Tarifwesen, endlich eine übersichtliche Besprechnng der bei der Concessionirung von Haupt- nnd Localeisenbahnen zu stellenden Anforderungen, sowie eine Discussion der bei Eisenbahnen erhobenen Bau- und Betriebskosten behandelt werden.

Dem in zehn Capitel getheilten reichhaltigen Inhalte des ersten Bandes schliesst sich noch ein für Praktiker höchst wichtiger Anhang mit 14 Nummern an, welche die in Frankreich massgebenden Gesetze und Vorschriften, sowie die wichtigen Concessionsbedingnisse von 1845 bis 1881, die bei vielen Bahnverwaltungen giltigen Lieferungsbedingnisse, eine Zusammenstellung der Schienenprofile für Mitteleuropa etc. betreffen.

Es wäre schwer, hier auf alle Einzelheiten dieses reichhaltigen Programmes näher einzngehen, und wir können nur constatiren, dass der Verfasser über jeden Gegenstand das Wichtigste und Neueste kurz anführt.

Die Wahl und Aufstellung einer Eisenbahntrasse und die dabei zu stellenden Bedingungen bilden eine der wichtigsten Fragen der Gegenwart, bei welcher die präliminirten Bankosten, die künftigen Betriebsspesen und der voraussichtlich zu erwartende Verkehr gleichzeitig in Betracht zu ziehen kommen. Die bedeutendsten Ingenieure haben es versucht,†) für derartige Studien gewisse Normen aufznstellen, welche Herr Bricka in Erinnerung bringt, wobei natürlich die Maximalneigungen im Längenprofile eine Hauptrolle spielen. Hierüber, sowie über die zu wählenden Minimalradien liegeu heute die Resultate der interessanten Experimente des Herrn Dedouits auf den französischen Staatsbahnen und der französischen Ministerial-Commission auf dem Versuchsgeleise bei Noisy-le-sec zur Verfügung vor.††)

Das gegenwärtige Bestreben, in den Stationen immer mehr die centralen Stellwerke für Weichen und Signale einzuführen, bringt mit sich die Nothwendigkeit, die hiefür bisher benützten und jetzt zur Verfüguug stehenden Systeme etwas näher zu vergleichen. Die bezüglichen Einrichtungen sind zum Theil schon durch vieljährige Erfahrungen sanctionirt (Gestänge, gespannte Drähte), znm Theil dagegen noch in dem Stadium der Versuche verblieben (hydraulische, pneumatische und elektrische Transmissionen). Die bei allen diesen Einrichtnngen in jedem Falle herzustellenden Abhängigkeiten unterliegen gewissen allgemeinen Regeln, für welche Herr Bricka eine Theorie und Nomenclatnr aufstellt. Bekanntlich sind für eine gegebene Anzahl von Weichen und Signalen sehr viele Combinationen möglich. Hievon sind einige gefährlich und zu vermeiden. Es handelt sich nun darum, diese Combinationen unmöglich zu machen nnd die erforderlichen Abhängigkeiten auf die möglichst einfache Weise herzustellen, wobei die entstehenden secnndären Abhängigkeiten in Betracht kommen. Sind die Hebel A und B einerseits, dann B und C andererseits in Abhängigkeit gebracht, so ergibt sich hiedurch zwischen A und C eine Abhängigkeit etc. etc. Hierüber hat Herr Théry in den „Annales des P. et Ch." vom Jahre 1892 ein graphisches Verfahren beantragt, bei welchem die Abhängigkeiten durch gerade Linien, wie die Kräfte in der Mechanik, dargestellt und auch mittelst eines Polygones componirt werden können. Herr Bricka gelangt schliesslich in der Sache zur Aufstellung bestimmter allgemeiner Regeln.

Die Zunahme des Verkehres auf Eisenbahnen bringt auch die Nothwendigkeit mit sich, die in immer kleineren Zeitintervallen zu fördernden Züge besonders zu überwachen; die Eintheilung nach Strecken ersetzt dann die Eintheilung nach Zeit, und man gelangt zu den unterschiedlichen Varianten des sich immer mehr verbreitenden Blocksystems. Herr Bricka resumirt den jetzigen Stand dieser Frage nnter gleichzeitiger Beschreibung der wichtigsten diesfalls verwendeten Vorrichtungen. Mit dem zunehmenden Verkehre tritt die in technischer und finanzieller Beziehung wichtigste Frage einer allfälligen Verstärkung des Oberbaues wieder in den Vordergrund. Die vorliegende neueste Zusammenstellung der für Frankreich, England, Amerika, Deutschland, Oesterreich, Holland und Belgien diesfalls massgebenden Schienenprofile gibt uns ein Bild der jetzigen Situation, welches Herr Bricka unter dem Titel: „Moment d'inertie et poids des rails" (S. 317), mit Rücksichtnahme auf die bei den einzelnen Bahnen vorherrschenden localen Verhältnisse in trefflicher Weise erläutert. Wir constatiren, dass fast überall in der alten und neuen Welt für jene stark befahrenen Hauptlinien, woselbst grosse Geschwindigkeiten vorkommen, das Gewicht der Schienen bereits 40 kg per Meter überschreitet. Die besonderen Ausnahmen finden sich vorwiegend in Deutschland und Oesterreich. Wir sind eben bis jetzt mit unseren österreichischen Schienen zu 35 kg per Meter gnt ausgekommen, weil wir einerseits als Theilnehmer des V. D. E. V. beim Baue der Fahrbetriebsmittel den normalen Achsdruck von 14 t nicht überschreiten und weil andererseits bei uns die Frequenz der Züge denn doch noch nicht eine derartig grosse ist, wie auf den oft besprochenen englischen und französischen Hauptlinien.

Die vorerwähnten bestehenden Einrichtungen waren bisher für unsere Verkehrsbedürfnisse ausreichend. Allfällige Aenderungen wären kostspielig und könnten nur stufenweise eingeführt werden. Es ist dabei fraglich, ob die dnrch Zulassung höheren Achsendrücke erzielten Ersparnisse an Kosten für Zugförderung und Personal die bedeutenden Kosten eines Umbaues von Oberbau und Brücken rechtfertigen.

Der in 14 Capitel getheilte Inhalt des zweiten Bandes umfasst alle Zweige des Bahnbetriebes und der darauf besonders Bezug habenden Anlagen, wobei der Verfasser nothgedrungen auch auf die im ersten Bande behandelten baulichen Agenden zurückgreifen muss.

Man findet insbesondere bezüglich der Fahrbetriebsmittel, der Zugkraft der Maschinen, der Widerstände welche bei der Zugförderung zn bewältigen kommen etc., eine ganze Sammlung empirisch aufgestellter Coëfficienten und Formeln znr Kennzeichnung der neuesten Erfahrungen. Auch die anderen wichtigsten Fragen, wie der Einfluss der Steigungen auf die Zugförderung, die Anwendung der Centralstellanlagen in den Stationen, die Grundlagen der Tarife, die Grundsätze für Ertheilung von Eisenbahnconcessionen etc., werden eingehender behandelt. Ebenso werden die verschiedenen Gattungen des Eisenbahnbetriebes (Locomotive, Seil, Elektricität etc.) der Reihe nach besprochen. Der oft angestrebte elektrische Betrieb mit Accumulatoren-Motorwagen ist anch in Europa, auf den Strecken Paris—St. Denis und Haag—Scheveningen, schon Thatsache geworden; in Wien wird jetzt bei Baumgarten das System Entz versucht.

Dem zweiten Bande ist ein für Praktiker wichtiger Anhang in 10 Nnmmern angeschlossen, welcher interessante juridisch-administrative und technisch-statistische Daten enthält.

M. E. v. L.

---

*) Voies entiérement métalliques à l'étranger, Paris 1886: ein Bericht an die französische Regierung, 1 Bd. in Folio mit vielen Tafeln, damals eine der besten Zusammenstellnngen dieser Art. — Congrès des chemins de fer à Paris en 1889, Compte rendn général 1 Bd. (I. A.): 3. Referat über alle bestehenden Oberbausysteme, mit vielen Tabellen.

**) Annales des P. et Ch. Mars 1887. Brücken in Deutschland, Holland Oesterreich und in der Schweiz.

†) Beim Brüsseler Eisenbahncongresse im Jahre 1885 hatte der Referent höchst complicirte allgemeine Formeln aufgestellt, deren zahllose Parameter alle einzelnen Anforderungen berücksichtigen sollten. Man warf ihm u. A. ein: „Vous avez oublié le paramètre politique !" — Die allgemeinen Formeln wurden schliesslich abgelehnt.

††) St. Petersburger Eisenbahncongress: Compte rendu général IX: A und IX: B — publ. Brüssel 1893, 1 Bd.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung neuer Gütertarife, Theil II, Hefte 1 und 3.

Mit 1. Jänner 1895 treten folgende Gütertarife in Kraft:

a) Theil II, Heft 1, enthaltend Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen und der grossh. Badischen Staatseisenbahnen andererseits.

b) Theil II, Heft 3, enthaltend Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a/M. (Linien des kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes Wiesbaden und des kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes Frankfurt a/M. südlich Fulda [eingeschl.]) und der kgl. Eisenbahn-Direction (linksrh.) in Köln (Linien: Bingerbrück—Saarbrücken—Konz—Trier l. M.—Pünderich, Perl—Karthaus—Blankenheim und Wilwerdingen—Sourbrodt nebst Abzweigungen) andererseits.

Zu einem jeden der vorgenannten Gütertarife gelangt gleichzeitig ein Anhang, enthaltend Coursdifferenzen, zur Einführung. Dieselben werden vom 1. Jänner 1895 ab bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen.

Durch die neuen Tarife werden aufgehoben:

Zu a):

1. Die im gemeinschaftlichen Nachtrag zum Gütertarife Theil II, Heft Nr. 1—6, vom 1. Jänner 1894 enthaltenen Schnittfrachtsätze für Innsbruck, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie für die Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft: Ala, Auer, Blumau, Bozen-Gries, Brixen, Bruneck, Franzensfeste, Hall, Innsbruck, Jenbach, Lavis, Lienz, Neumarkt-Tramin, Niederdorf, Roveredo, Salurn, St. Michele, Schwaz, Sterzing, Trient, Waidbruck und Wörgl.
2. Die im Ausnahmetarife für Palmöl etc. vom 1. September 1893 für Heilbronn am Neckar und Mannheim Bad. B. enthaltenen Frachtsätze.
3. Der am 1. April 1893 im Verfügungswege eingeführte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Retortenkohle von Wien K.E.B. nach Neuhausen bei Schaffhausen.
4. Der am 20. September 1893 im Verfügungswege eingeführte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Talg von Wien K.E.B. und K.F.J.B. nach Mannheim Bad. B.
5. Die am 15. November 1893 im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Cellulose (Holzzellstoff).
6. Die am 15. December 1893 im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von ungeleimter Holzstoffpappe.
7. Der am 1. Februar 1894 im Verfügungswege eingeführte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Cellulose (Holzzellstoff) von Timmelkam nach Wangen.
8. Die am 1. August 1894 im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eiern von Rann nach Heilbronn am Neckar.
9. Die am 15. November 1894 im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Talkstein ab Mautern.

Zu b):

1. Die im gemeinschaftlichen Nachtrag zum Gütertarife Theil II, Heft Nr. 1—6, vom 1. Jänner 1894 enthaltenen Schnittfrachtsätze für Innsbruck, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie für die Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft: Ala, Auer, Blumau, Bozen-Gries, Brixen, Bruneck, Franzensfeste, Hall, Innsbruck, Jenbach, Lavis, Lienz, Neumarkt-Tramin, Niederdorf, Roveredo, Salurn, St. Michele, Schwaz, Sterzing, Trient, Waibruck und Wörgl.
2. Die im Ausnahmetarife für Palmöl etc. vom 1. September 1893 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Ludwigshafen a/R., sowie mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, Main-Neckar-Eisenbahn und der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M.
3. Der am 15. August 1893 im Verfügungswege eingeführte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von ungeleimter Holzstoffpappe von Ternitz nach Pirmasens.
4. Die am 20. September 1893 im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Talg von Wien K.E.B. und K.F.J.B. nach Frankfurt a/M. etc.
5. Die am 1. November 1893 im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Roheisen von Burgsolms nach den österreichischen Stationen: Graz St.B. und Graz S.B., Kienberg-Gaming, Leoben loco, Linz, St. Pölten und Wien K.E.B.
6. Die am 15. December 1893 im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von ungeleimter Holzstoffpappe von Gloggnitz und Ternitz nach Ludwigshafen a/Rh., Frankfurt a/M. etc.
7. Die am 1. Juni 1894 im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Cellulose (Holzzellstoff) von Waldhof nach österreichischen Stationen.

8. Der am 15. September 1894 im Verfügungswege eingeführte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Mineralwasser von Löhnberg nach Wien K.E.B.
9. Die am 15. September 1894 im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen von Wien K.E.B. nach Frankfurt a/M., Wiesbaden und Landau Hauptbhf.
10. Die am 15. November 1894 im Verfügungswege eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Talkstein ab Mautern.

Insoweit durch die neuen Tarifhefte, von welchen Exemplare bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen um den Preis von 1·80 Kronen für das Stück erhältlich sind, gegen seither Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1895 in Kraft.

Wien, am 12. December 1894. [940]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung von Nachträgen zu den gemeinschaftlichen Heften A, B und C.

Zu den gemeinschaftlichen Heften A, B und C vom 1. Jänner 1894 gelangt mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen des Vorwortes, Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und des Kilometerzeigers.

Exemplare der genannten Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 12. December 1894. [941]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bayerischer Verband.

Einführung eines Tarifes für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen und des Nachtrages XVII zum Verbandsgütertarife Theil II.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1895 gelangen zur Einführung:

1. Ein Tarif für die directe Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen zwischen Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft und der Niederländischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Passau, österr. Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen) andererseits.
2. Der Nachtrag XVII zu dem vom 1. Juni 1883 giltigen Gütertarife Theil II, enthaltend einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull, sowie Aenderungen und Ergänzungen.

Wien, am 12. December 1894. [942]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zu dem vom 1. April 1890 giltigen Tarife Theil V, Heft 1 (Ausnahmetarif für Wein, Spiritus etc.).

Mit 1. Jänner 1895 tritt zu dem in der Ueberschrift genannten Tarife der I. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, wonach vom 1. Jänner 1895 ab bis auf weitere Verlautbarung die mit a) bezeichneten Frachtsätze Anwendung finden, sowie abgeänderte und neue Frachtsätze enthält.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. December 1894. [943]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Ungarn-Russland. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau. Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica.

Gebühren für die Zollabfertigung in Szczakowa.

Vom 1. Jänner 1895 an gelangen die Gebühren für die Zollabfertigung in Szczakowa in dem im „Tarife Theil I, Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Bereiche der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, der k. und k. Bosna-Bahn, der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und der k. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, giltig vom 1. Jänner 1893," unter „D. Nebengebührentarif, XIV. Gebühren für die zollämtliche Abfertigung, soweit dieselbe durch die Eisenbahn übernommen wird," bezifferten Ausmasse zur Einhebung.

Von diesem Tage an werden daher die in den Tarifen für die obbezeichneten Verkehre enthaltenen bisherigen Bestimmungen über diese Gebühren aufgehoben.

Wien, am 12. December 1894. [944]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Bayerischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Lindau Rangirbahnhof.

Am 1. Jänner 1895 tritt der Nachtrag V zum Württembergisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. April 1891 in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird die Station Lindau Rangirbahnhof in den Bayerisch-Württembergischen Güterverkehr einbezogen. Ueber die Frachtsätze ertheilen Auskunft die Station Lindau Rangirbahnhof, das Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, I., Johannesgasse 29, und die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck.

Wien, am 12. December 1894. [945]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband.

Aufhebung der Frachtsätze Bregenz-Karthaus und Trier l. u. r. Mosel.

Die bei Einführung des Heftes 3 zu Theil II des Gütertarifes für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. März 1894 in Geltung belassenen Frachtsätze für Bregenz-Karthaus und Trier l. u. r. Mosel des Tarifes für den Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutschen Verband vom 1. März 1892 wurden in gleicher Höhe in den vom 1. December 1894 giltigen Tarif für den Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr aufgenommen.

Hiedurch erscheint der Tarif für den Verkehr mit der Station Bregenz im Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutschen Verband vom 1. März 1892 gänzlich aufgehoben.

Wien, am 15. December 1894. [946]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Berichtigung eines Druckfehlers im Gütertarife, Theil II.

In dem in der Nr. 132 dieses Blattes vom 17. November 1894 auf Seite 2214 publicirten, vom 1. December 1894 giltigen Tarif, Theil II, für den Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr, soll auf Seite 30 die Anstossstation für Weisenbach nicht „Baden“, sondern richtig „Radolfzell“ lauten.

Wien, am 13. December 1894. [947]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1895 tritt im Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehre ein neuer Tarif, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen, in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Heller per Stück erhältlich.

Wien, am 15. December 1894. [948]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Am 1. Jänner 1895 gelangt zu den Tarifheften 1, 2 und 4 vom 1. Juni 1892 je ein Nachtrag III, enthaltend neue, bezw. geänderte Frachtsätze, wie auch Aenderungen der besonderen Bestimmungen, zur Einführung. Soweit die in diesen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze höher als die bisherigen sind, treten sie erst am 1. Februar 1895 in Wirksamkeit.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 14. December 1894. [949]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem mit 1. Jänner 1895 in Wirksamkeit tretenden Nachtrage II zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarife für den in rubro bezeichneten Kohlenverkehr sind die im Verkehre nach der Station Donawitz enthaltenen Frachtsätze, wie folgt, zu berichtigen:

	von	auf
von sämmtl. Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres	171	170
„ Mähr.-Ostrau	171	170
„ Hruschau	172	171
„ Szczakowa	191	190
„ Trzebinia	188	187
„ Karwin	177	176

Heller per 100 kg.

Wien, am 14. December 1894. [950]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Am 1. Jänner 1895 gelangen in nachfolgenden Relationen directe Fahrkarten für die einfache Fahrt zu den nachstehenden Preisen zur Einführung:

und zwar	Einfache Fahrkarten II. Cl.	Einfache Fahrkarten III. Cl.
	Gulden ö. W.	
I. Ueber Turnau		
a) für Personenzüge		
von Všetat-Přivor nach:		
Altpaka		1·32
Eisenbrod		1·07
Liebstadtl		1·22
Semil		1·22
Swarow		1·22
Tannwald		1·32
von Habichtstein nach:		
Reichenberg		1·32
oder umgekehrt		
b) für combinirte Züge auf B.N.B. Schnellzug, sonst Personenzug		
von Swarow nach:		
Prag B.N.B.	4·63	2·32
von Tannwald nach:		
Prag B.N.B.	4·83	2·42
II. Ueber Tetschen		
für Personenzüge		
von Neschwitz nach Bensen		0·26

Wien, am 3. December 1894. [951]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2395	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle I

für den Frachtgüterverkehr **Wien-Ungarn** oder **vice versa**, giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1895.

Von oder nach Wien-Staatsbahnhof loco, Nordbahnhof loco, Nordwestbahnhof loco, Westbahnhof loco und transit (für Stationen von Wien bis **Salzburg, Passau** und **Simbach**, dann von **Klein-Reifling** [exclusive] bis **Amstetten** und **St. Valentin**), Wien Südbahnhof (Matzleinsdorf) loco, Wien-Aspangbahnhof loco, Wien-Donauquaibahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen, dann **Stadlau** loco, **Floridsdorf-Donaufeld** loco und **Nussdorf** loco.

Nach oder von Budapest-Westbahnhof, Budapest-Lipótváros, Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Kitérő, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-Südbahnhof loco, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota-Ujpest**.

	Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 Kilogramm
Für Güter der Classe I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg vom Frachtsatze der Classe I	20
Für Güter der Classe A, B und C, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	47
Für Güter der Classe A, bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagon, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe A	6
Für nachstehende Artikel bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	63
Butter und Rindschmalz (Pos. B 42 der Güter-Classification); Druckerschwärze; Farbwaaren (Pos. F 6 der Güter-Classification); Glaserkitt; Kerzen aller Art (excl. Wachskerzen); Cassen und Cassenschränke, eiserne; Leder und Kunstleder (Imitationsleder), unverpackt; Seife, gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; Schuhwichse; Weinstein, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).	

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahme-Scheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt. Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. Ungar. Staats-Eisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 Kilogramm pro Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, ferner feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen.

c) Alle Güter, für welche **ermässigte** Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahme-Tarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahme-Scheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten, noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbands-Tarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahme-Scheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten, auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c) und d) vorzulegenden Orig.-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2396	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle II

für den Frachtgüterverkehr **Wien-Ungarn** oder **vice versa,** giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1895.

Von oder nach **Wien**-Staatsbahnhof loco, Nordbahnhof loco, Nordwestbahnhof loco, Westbahnhof loco und transit [für Stationen von **Wien** bis **Salzburg, Passau** und **Simbach,** dann von **Klein-Reifling** (exclusive) bis **Amstetten** und **St. Valentin**], **Wien** Südbahnhof (Matzleinsdorf) loco, Wien-Aspangbahnhof loco, Wien-Donauquaibahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen, dann **Stadlau** loco, **Floridsdorf-Donaufeld** loco und **Nussdorf** loco.

Nach oder von den Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen, sowie nach **Kaschau** (kgl. ungar. St.B. und K.O.B.) und **Eperjes,** Station der K.O.B.

[**exclusive** der Stationen von **Dunakesz** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza,** von **Dévénytó** bis **Stomfa,** von **Galántha** bis **Zsolna,** von **Galgócz-Lipotvar** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplicz** bis **Vlarapass,** von **Tótmegyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Parkany-Nána** bis **Balassa Gyarmat,** von **Csata** bis **Léva,** von **Budaörs** bis **Bruck a. L.,** von **Györ** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Battaszék** bis **Dombovár-Zakany-Zagrab-Fiume,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** von **Kukujevcl-Erdövég** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, endlich der Stationen von **Lonyabanya** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, und der übrigen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn].

	Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 kg
Für Güter der Classe I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg vom Frachtsatze der Classe I	15
Für Güter der Classen A, B und C bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	42
Für nachstehende Artikel, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	58
Butter und Rindschmalz (Pos. B—42 der Güterclassification), Druckerschwärze, Farbwaaren (Pos. F—6 der Güterclassification), Glaserkitt, Kerzen aller Art (excl. Wachskerzen), Cassen und Cassenschränke, eiserne, Leder und Kunstleder (Imitationsleder), unverpackt, Seife, gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt, Schuhwichse, Weinstein, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).	

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Für die bis Ende Februar 1895 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 ein **dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** als expedirt nachgewiesen wird, wie in der oberwähnten Winterperiode.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt worden, sind rücksichtlich der bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1895 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März bis Ende November 1895 expedirten Sendungen spätestens bis Ende April 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt. Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich **nach** Ungarn bei der Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.
b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, ferner feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen.
c) Alle Güter, für welche ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)
d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2. c) und d) vorzulegenden Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2397	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle III

für den Frachtgüterverkehr zwischen **österreichischen** und **ungarischen Stationen**, giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1895.

Von den österr. Stationon des österr.-ungar. Verbandstarifes (Theil II — Heft 1), sowie dazwischen liegenden Stationen.

a)

Nach **Budapest-Westbahnhof**, Budapest-Lipótváros, Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Kitérö, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädt. Communal-Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-Südbahnhof loco, **Promontor**, **Budafok**, **Tétény** und **Palota-Ujpest**

oder **vice versa**

Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 Kilogramm	
Für Güter der Classe I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg vom Frachtsatze der Classe I	20
Für Güter der Classen A, B und C bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief vom Frachtsatze der Classe II	47
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht vom Frachtsatze der Classe A	6
Für nachstehende Artikel bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht vom Frachtsatze der Classe II	63
Butter und Rindschmalz (Pos. B 42 der Güter-Classification); Druckerschwärze; Farbwaaren (Pos. F 6 der Güter-Classification); Glaserkitt; Kerzen aller Art (exlusive Wachskerzen); Cassen und Cassenschränke, eiserne; Leder und Kunstleder (Imitationsleder), unverpackt; Seife, gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; Schuhwichse; Weinstein, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari)	

b)

Nach oder von den Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen; jedoch **exlusive**:

α) der Stationen von **Nyiregyháza** bis **Csány** im Verkehre mit der Strecke **Stefanau-Triebitz**;

β) der Stationen von **Salgó-Tarján** bis **Végles-Szalatna** und **Fülek** bis **Sajó-Szt. Péter**, einschliesslich der Flügelbahnen, im Verkehre mit sämmtlichen Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft **nördlich** und **westlich** von **Brünn** (inclusive); sämmtlichen Stationen der k. k. priv. österr. Nordwest- und Süddnorddeutschen Verbindungsbahn **nördlich** von **Znaim** (exlusive); sämmtlichen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen **nördlich** von **Soběslau** (inclusive), **nördlich** von **Protivin** (exlusive) und **nördlich** von **Elsenstein** (inclusive) und den Stationen der an diesen drei Hauptlinien anschliessenden in Böhmen gelegenen **Eisenbahnen**, jedoch exclusive der Station **Pilsen** (k. k. österr. St.B.);

γ) der Stationen von **Dunakesz** bis **Marchegg**, von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza**, von **Dévénytó** bis **Stomfa**, von **Galánta** bis **Zsolna**, von **Galgocz-Lipótvár** bis **Pozsony**, von **Nagy-Szombat** bis **Szered**, von **Récse** bis **Szöllös**, von **Tepla-Trencsén-Teplitz** bis **Vlarapass**, von **Totmegyer** bis **Nagy-Bellcz**, von **Párkány-Nana** bis **Balassa-Gyarmat**, von **Csata** bis **Léva**, von **Budaörs** bis **Bruck a. d. L.**, von **Györ** bis **Gyanafalva**, von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár**, von **Báttaszék** bis **Dombovár-Zákány-Zágráb-Finmc**, von **Drava-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely**, von **Kukujevci-Erdövég** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, der Stationen von **Lonyabanya** bis **Ruttka**, die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, der Stationen von **Mád-Zombor** bis **Satoralya-Ujhely-Kaschau**, von **Nyiregyháza** (exclusive) bis **Ungvár**, von **Kis-Majtény** bis **Marmaros-Sziget** und von **Királyháza** bis **Sznmotor**, sowie der nördlich hievon liegenden Stationen, Stationen der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn**, der **Nyiregyháza-Matészalkaer Localbahn** und der sub a) angeführten Stationen rücksichtlich des Gesammtverkehres.

Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 Kilogramm	
Für Güter der Classe I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg vom Frachtsatze der Classe I	15
Für Güter der Classen A, B und C bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief vom Frachtsatze der Classe II	42
Für nachstehende Artikel bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht vom Frachtsatze der Classe II	58
Butter und Rindschmalz (Pos. B 42 der Güter-Classification); Druckerschwärze; Farbwaaren (Pos. F 6 der Güter-Classification); Glaserkitt; Kerzen aller Art (excl. Wachskerzen); Cassen und Casseuschränke, eiserne; Leder und Kunstleder (Imitationsleder), unverpackt; Seife, gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; Schuhwichse; Weinstein, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari)	

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend sub a) und b) angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Für die bis Ende Februar 1895 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 ein **dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** als expedirt nachgewiesen wird, wie in der oberwähnten Winterperiode.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind rücksichtlich der bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1895 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 expedirten Sendungen spätestens bis Ende April 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen von Ungarn **nach** Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich **nach** Ungarn bei der Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, ferner feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen.

c) Alle Güter, für welche ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten, auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c) und d) vorzulegenden Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2398	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle IV

für den Frachtgüterverkehr zwischen **Budapest**-Westbahnhof, Budapest-Lipótváros, Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Kitérö, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-Südbahnhof loco, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota-Ujpest** oder **vice versa**

einerseits

und den nachbenannten Stationen der **k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**, der **k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn** und der **priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**

andererseits.

Giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1895.

Von den Frachtsätzen der nachstehenden Tarif-Classen	Refactie pro 100 kg in Kreuzern ö. W. im Verkehre mit: Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn südlich von Sternberg, Standing und Friedland (die genannten Stationen inbegriffen), ferner Troppau und die Stationen Bisenz-Stadt, Ung.-Hradisch-Stadt u. Ung.-Hradisch transit der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Friedek-Mistek	Golleschau	Oderberg K.F.N.B. und K.O.B.	Prossnitz	Teschen K.F.N.B. und K.O.B.
Für Güter der Classe I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, vom Frachtsatze der Classe I	15	6	—	—	15	—
Für Güter der Classe A, B und C, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II . . .	43	28	1	21	47	—
Für Güter der Classe A. bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe A	3	3	—	—	3	—
Für nachstehende Artikel, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	59	43	17	37	63	13
Butter und Rindschmalz (Pos. B—42 der Güter-Classification); Druckerschwärze; Farbwaaren (Pos. F—6 der Güter-Classification); Glaserkitt; Kerzen aller Art (excl. Wachskerzen); Cassen und Cassenschränke, eiserne; Leder und Kunstleder (Imitationsleder), unverpackt; Seife, gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; Schuhwichse; Weinstein, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).						

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt worden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Für die bis Ende Februar 1895 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 ein **dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** als expedirt nachgewiesen wird, wie in der oberwähnten Winterperiode.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind rücksichtlich der bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1895. und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 expedirten Sendungen spätestens bis Ende April 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von Ungarn nach** Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest, und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg per Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, ferner feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen.

c) Alle Güter, für welche ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c) und d) vorzulegenden Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2399	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art, bei Aufgabe als Frachtgut	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Marchegg	Budapest- { dunaparti teher-pályaudvár, Józsefváros, fővámház (Hauptzollamt), fővárosi közraktárak, Ferenczváros, kitérő, nyugoti-pályaudvár (Westbahnhof), Lipótváros, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco } Ó-Buda-Filatorigát oder vice versa	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1895	Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	112 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		1. Bei Inanspruchnahme dieses ermässigten Kartirungssatzes hat die Partei das Ein- und Ausladen auf ihre eigenen Kosten zu bewerkstelligen. 2. Dieser ermässigte Frachtsatz findet keine Anwendung auf lebende Thiere und feuergefährliche, sowie explosive Güter
2400	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe I und II	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. Friedek-Mistek Hotzendorf Olmütz Prossnitz Sternberg Troppau Zauchtl	Budapest- { dunaparti-teherpályaudvár, fővárosi közraktárak, fővámház, Józsefváros, Ferenczváros, Kitérő, nyugoti-pályaudvár (Westbahnhof), Lipótváros, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco } Ó-Buda-Filatorigát oder vice versa	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1895	Localtarife, bezw. Theil II, Heft 2 (directe Frachtsätze des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes)	Verschieden	Kreuzer a) / b) 180·0 / 174·0 225·5 / 222·0 215·5 / 204·5 209·0 / 198·5 212·5 / 202·0 215·5 / 204·5 247·0 / 232·5 221·0 / 209·5	Verschieden	Bis Ende Februar 1895 im Rückvergütungswege. In der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 im Kartirungswege	*)	

*) Für die in der Zeit bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von ein und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. Die Liquidirung der Differenzen zwischen den auf Grund der factisch angewendeten und gegenwärtigen ermässigten Frachtsätzen resultirenden Transportgebühren für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, resp. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen und auf welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen von der Partei besorgt wurde. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1896 vorzulegen.

Die Frachtdocumente bezüglich der Sendungen von Ungarn nach Oesterreich sind an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest, bezüglich der Sendungen von Oesterreich nach Ungarn an die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien einzusenden.

Anmerkung. Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern der Classe I und II, welche nach der Güterclassification des Theiles I bei Auflieferung in jeder Menge nach diesen Tarifclassen berechnet werden und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelnberechnung billigere Gebühren ergibt. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien.

Zur Bildung von Wagenladungen im Sinne des Nebenstehenden dürfen solche Güter nicht verwendet werden, welche zum Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind. Für die Beförderung lebender Thiere finden die obigen Wagenladungs-Frachtsätze keine Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2401	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

I. Ermässigte Frachtsätze

für den Transport von Stückgütern und der in die Wagenladungsclassen A) und B) rangirenden Artikel als Frachtgut (Ausnahmen siehe unter den „Besonderen Bestimmungen") von Budapest und Köbánya nach den in den nachstehenden Tabellen angeführten Stationen und vice versa.

Giltig bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1895, und zwar:
bis Ende Februar 1895 im Rückvergütungswege;
vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 im Kartirungswege

a)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von Budapest-dunaparti teherpályaudvar, „ -fővámház, „ -fővárosi közraktárak, „ -Józsefváros, „ -Lipótváros, „ -nyugoti pályaudvar, Köbánya-felső pályaudvar, „ -alsó pályaudvar					
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.					
Báziás	175	165	99	72	109	160
Fehértemplom	196	183	110	79	127	175
Mehádia	243	—	—	—	—	—
Oravicza	232	209	—	—	153	—
Orsova	215	205	131	—	—	200
Versecz	217	—	—	—	142	—

Obige Frachtsätze werden mit 5 kr. pro 100 kg erhöht auch im Verkehre mit den Stationen Budapest-Südbahn loco, Budapest-Kelenföld und Ó Buda-Filatorigát angewendet.

b)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von Budapest-dunaparti teherpályaudvar, „ -fővámház, „ -fővárosi közraktárak, „ -Józsefváros					
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.					
Baja	111	101	48	39	58	96
Bács-Almás	111	101	54	39	58	96
Dálja (Dalj)	153	143	69	46	79	—
Eszék (Osiek)	159	149	72	48	82	—
Eszék-alváros (Osiek dolnji grad)	159	149	72	48	82	—
Gombos-Bogojeva	153	—	69	46	79	—
Kalocsa	99	—	42	28	52	—
Karlócza (Karlovci)	159	149	75	50	85	—
Mitrovicz (Mitrovica)	185	—	96	64	106	—
Mitrovicz - Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	185	—	96	64	106	—
Pétervárad (Petrovaradin)	159	—	75	50	85	—
Ujvidék	159	—	75	50	85	—
Verbász-Kula	148	—	74	—	84	—
Vnkovár	159	149	72	48	82	—
Zimony (Zemun)	159	149	81	55	91	144
Zombor	133	123	62	42	72	—

Obige Frachtsätze werden mit 5 kr. pro 100 kg erhöht auch im Verkehre mit den Stationen Budapest-Südbahn loco, Budapest-Kelenföld, Budapest Lipótváros, Budapest nyugoti p. u., Köbánya alsó p. u., Köbánya felső p. u. und Ó Buda-Filatorigát angewendet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

c)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von Budapest-dunaparti teherpályaudvar, „ -fővámház, „ -fővárosi közraktárak, „ -Józsetváros, „ -Kelenföld — Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.					
Báttaszék	130	120	70	—	80	115
Hidas-Bonyhád	130	120	70	—	80	—
Mórágy	130	120	70	—	80	115
Nagy-Dorogh	99	—	42	28	52	—
Pécs	166	—	—	—	99	—
Szegszárd	105	95	45	31	55	—
Tolna-Mözs	105	—	45	30	55	—
Villány	143	133	70	55	80	128

Obige Frachtsätze werden mit 5 kr. pro 100 kg erhöht auch im Verkehre mit den Stationen Budapest-Südbahn loco, Budapest nyugoti p. u., Budapest-Lipótváros, Köbánya alsó p. u., Köbánya felsö p. u. und Ó Buda-Filatorigát angewendet.

II. Ermässigte Frachtsätze

für den Transport von Stückgütern und der in die Wagenladungsclassen A) und B) rangirenden Artikel als Frachtgut (Ausnahmen siehe unter den „Besonderen Bestimmungen" von Wien nach den in den nachstehenden Tabellen angeführten Stationen und vice versa.

Giltig bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1895, und zwar:

bis Ende Februar 1895 im Rückvergütungswege;

vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 im Kartirungswege.

a)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von Wien priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn — Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.					
Baja	231	210	104	82	120	198
Bács-Almás	231	210	110	82	120	198
Báziás	295	274	155	115	171	262
Báttaszék	250	—	126	—	142	—
Dálja (Dalj)	273	252	125	89	141	240
Fehértemplom	316	292	166	—	189	277
Gombos-Bogojeva	273	—	125	89	141	240
Hidas-Bonyhád	250	—	126	—	142	217
Kalocsa	219	—	98	71	114	—
Karlócza (Karlovci)	279	258	131	98	147	246
Mehádia	363	—	—	—	—	—
Mitrovicz (Mitrovica)	305	—	152	107	168	—
Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	305	—	152	107	168	—
Mórágy	250	—	126	—	142	217
Nagy-Dorogh	219	—	98	71	114	—
Oravicza	352	318	—	—	215	301
Orsova	335	314	187	—	—	302
Pétorvárad (Petrovaradin)	279	—	131	93	147	—
Szegszárd	225	—	101	74	117	192
Tolna-Mözs	225	—	101	73	117	192
Ujvidék	279	—	131	93	147	—
Verbász-Kula	268	—	130	—	146	—
Versecz	337	—	—	—	204	—
Vukovár	279	258	128	91	144	246
Zimony (Zomun)	279	258	137	98	153	246
Zombor	253	232	118	85	134	220

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllnng nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

b)

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	B	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten nnter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen
	nach oder von Wien priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn, „ Südbahn (Matzleinsdorf) — Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.				
Eszék (Osiek)	279	128	91	144	—
Eszék-alváros (Osiek dolnyigrad)	279	128	91	144	242
Pécs	—	—	—	161	—
Villány	263	126	98	142	230

Besondere Bestimmungen.

1. Für die in der Winterperiode his Ende Fehrnar 1895 expedirten Sendungen werden die in Tahelle I nnd II angeführten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem nad demselhen Versender währead der Sommerperiode vom 1. März 1895 his Ende November 1895 ein **dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode.

Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lantenden Original-Anfnahmescheine, resp. hahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocnmente rüchsichtlich der his Endo Fehrnar 1895 expedirten Sendnngen sind spätestens bis Ende Mai 1895 vorznlegen, widrigenfalls jeder Ansprnch auf Rückvergütnng erlischt.

Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1895 his Ende November 1895 anfgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Anfnahmescheine, resp. hahnämtlichen Frachtbrief-Dnplicate spätestens his Ende April 1896 vorzulegen.

2. Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze für Güter aller Art steht es dem Aufgeher frei, die Einladung der Sendungen durch seine eigenen Organe hewerkstelligen zu lassen. Insoferne er von diesem Rechte keinen Gehranch macht, ühernimmt die Eisenbahn für die Folgen unzweckmässiger Einladnng oder Nichtausnützung des Wagens keinerlei Haftung. Das Zusammenladen verschiedener Artikel ist, insoferne dies don Bestimmungen des Betriehsreglements nicht widerspricht, gestattet, doch ühernimmt hiedurch die Bahnanstalt keine Haftnng für Schäden, welche durch ein Gut dem anderen zugefügt werden. Wenn der Aufgeher den Laderaum des Wagens oder dessen Ladegewicht nicht ausnützt, ist die Aufgabshahn berechtigt, in den Wagen Güter znznladen, übernimmt jedoch auch die Haftnng für die durch das Zusammenladen an den Gütern entstehenden Schäden.

3. Die ermässigten Frachtsätze werden nicht angewendet: a) für lehende Thiere, fenergefährliche nnd explosive Güter, beladene und leere Möhelwagen, h) für Sendungen, welche an irgend ein Organ der betheiligten Bahnverwaltungen adressirt sind.

4. Auf Sendungen, welche im Verkehre mit Wien auf Grnnd dor in Tabelle II angeführten ermässigten Frachtsätze ahgefertigt werden, finden die in diesem Verordanags-Blatte rücksichtlich der Strecke Bndapest (Köbánya)—Wien (Refactie-Tabelle I) puhlicirten Begünstigungen keine Anwendung.

In den südlich von Budapest gelogenen Stationen werden die ermässigten Frachtsätze nur dann angewendet, wenn die Senduagen dortselhst zur Auf- oder Abgabe gelangen. Diese Beschränkung erstreckt sich nicht auf solche Seadungen, welche per Bahn in einer in der vorliegenden Begünstigung einhezogenea Station anlangen und per Schiff weiterbefördert werden oder umgekehrt; ferner auf jene Sendnngen, welche in Zimony mit den serbischen Staatsbahnen anlangen oder mit diesen weiterbefördert werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllnng nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2402	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Mähr.-Ostrau	Budapest-{dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Jozeefváros, Lipótváros, nyugoti pályandvar, Kelenföld, Südbahnhof loco}, Ó-Buda-Filatorigát	Aufgahe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bie Ende November 1895	Localtarife, hezw. Oesterr.-Ungariecher Verbandetarif, Theil II, Heft 2 (directe Frachtsätze)		Kreuzer 149		Bie Ende Februar 1895 im Rückvergütungswege. Vom 1. März bis Ende November 1895 im Kartirungswege	Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewieeen wird, dase von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 ein dreimal so grosees Quantum expedirt wurde wie in der obgenannten Winterperiode	Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, hezw. hahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen sind*)
						Aufgahe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbriet nnd Wagen				139				
						Aufgahe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachthriet nnd Wngen				134				
			Zink, roh			Autgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachthriet nnd Wagen				134				
			Eisennägel	Troppau	Budapest-{nyugoti pályandvar (Westbahnhof), Lipótváros, Jozsefváros, dunaparti teherpályandvar, fővárosi közraktárak, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco}	Aufgahe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				120				

*) spätestens his Ende Mai 1895 vorznlegen, widrigenfalls jeder Ansprnch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisnng des in der Zeit vom 1. März 1895 his Ende November 1895 aufgelieferten Quantnms sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, hezw. hahnämtlichen Frachtbrief-Dnplicate spätestens his Ende Fehrnar 1896 vorznlegen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2403	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Porzellan, Steingutwaaren, Fayence aller Art, verpackt oder unverpackt, auch unverpackte, mit in Kisten verpackter Waare zusammengeladen		Budapest, dunaparti teherpályaudvar; „ Józsefváros; „ nyugoti pályaudvar (Westbahnhof); „ Lipótváros; „ Kelenföld; „ déli vasut (Südbahnhof) loco; Ó-Buda-Filatorigát und Palota-Ujpest	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1895	Localtarife, resp. Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif Theil II, Heft 1, und Anhang zu demselben	Verschieden	kr. ö. W.	Verschieden	Bis Ende Februar 1895 im Rückvergütungswege. Vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 im Kartirungswege	Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1896 vorzulegen. Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Für eventuellen Bruch wird Seitens der Bahnverwaltung keine Haftung übernommen	
				Carlsbad						262				
				Chodau						256				
				Eger						228				
				Falkenau						249				
				Klösterle						250				
				Neusattl						254				
				Schlackenwerth						265				
			Porzellan, Fayence aller Art und Steingutwaaren, unverpackt			Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen								
				Carlsbad						212				
				Chodau						206				
				Eger						179				
				Falkenau						199				
				Klösterle						200				
				Neusattl						204				
				Schlackenwerth						215				
			Porzellan und Thonwaaren, verpackt oder unverpackt, auch zusammengeladen			Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				a) b)				Der fixe Portozuschlag für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn kommt nicht zur Berechnung
				Friedland i. B.						253 214				
				Raspenau-Liebwerda						252 213				
				Reichenberg						247 208				
				Tannwald						235 202				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2404	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)		Budapest- { nyugoti pályaudvar (Westbahnhof), Lipótváros, Józsefváros, dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Kelenföld, Südbahnhof loco }, Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 1, und Theil II, Heft 2 (directe Frachtsätze)		kr. ö.W.		Im Kartirungswege		
				Adlerkosteletz						144·3				
				Aussig (St.E.G. u. Oe.N.W.B.						170·0				
				Austerlitz						112·8				
				Bedihost						115·7				
				Bisenz-Pisek						101·9				
				Böhm.-Leipa						186·0				
				Brünn (St.E.G. od. K.F.N.B.)						105·0				
				Časlau						135·6				
				Chybi						132·0				
				Chropin						112·5				
				Dobrowitz						146·0				
				Dobřenitz-Sirowatka						146·2				
				Doudleb						144·0				
				Göding						98·7				
				Hohenau						92·3				
				Hullein						109·0				
				Kanitz-Eibenschitz						105·0				
				Kojetein						111·7				
				Kuttenberg (Stadtbahnhof)						142·1				
				Leipnik						113·8				
				Lundenburg						95·4				
				Moravan						134·7				
				Nestomitz (Zuckerfabrik)						170·0				
				Neubidschow						145·6				
				Olmütz						114·9				
				Peček						146·1				
				Prerau						111·4				
				Rohatetz						99·8				
				Rohrbach-Seelowitz						102·1				
				Sedletz-Kuttenberg						137·1				
				Segen Gottes						120·0				
				Schönpriesen						170·0				
				Slatinan						139·2				
				Smiřitz						147·5				
				Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)						104·0				
				Ungar.-Ostra						106·4				
				Wlkawa						144·6				

Fortlaufende Nr	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2405	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Baja	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1895	Oester.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 4, Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 1, Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1		Kreuzer 76		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze von Brod und Eszék nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Wien-Matzleinsdorf
				Brod						112				
				Eszék						87				
				Mitrovicz						95				
				Orsova						129				
				Szeged						94				
				Temesvár-Józsefváros						110				
				Temesvár-Gyárváros						110				
				Ujvidék						86				
				Verbász-Kula						82				
				Zombor						82				
				Zenta						86				
2406	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Bács-Almás	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 4, Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 1		Kreuzer 88		Bis Ende Februar 1895 im Rückvergütungswege; vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 im Kartirungswege	Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 ein dreimal so*)	
				India						92				
				Karánsebes						129				
				Ó-Pazna						99				
				Oravicza						122				
				Toplecz						129				
				Versecz						116				
				Vinkovci						93				

*) grosses Quantum im Verkehre mit den Stationen Budapest, Györ, Komárom-Ujszöny, Pozsony, Marchegg und Wien expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. Die Differenz zwischen den auf Grund der factisch angewendeten und der gegenwärtigen ermässigten Frachtsätze resultirenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedirten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen, liquidirt. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1895 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1895 bis Ende November 1895 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1896 vorzulegen. — Die Frachtsätze von Vinkovci nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Wien-Matzleinsdorf.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2407	Buschtěhrader Eisenbahn		Siehe nachstehende Tabelle			1. Ad a) Anfgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad b) Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen; ad c) Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen; ad d) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze der Classe I (Normalclasse) ad Rubrik b) und c) gelten nicht für explosive Gegenstände

Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern österr. Währung inclusive Manipulationsgebühr

Von — nach oder umgekehrt		Eilgüter, gewöhnliche a)	b)	c)	Frachten: Classe 1*) (Normalclasse) a)	b)	c)	Classe II a)	b)	c)	Ermäss. Wagenladungs-Classen A c	A	B	C	Specialtarife 1	2	3	Ausn.-Tarife Ib	IV	Sperrige Güter, im Tarife, Th. I. Abschnitt B—III, sub g)—α) Seite 125 und 126 aufgezählt b	d
Eger	Annathal Rothau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.7	—	16·4	—	—	14·7	—	—
	Domina Schönlind	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39·5	27·1	—	—	—	—	—	—	—
	Jinouitz	359·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Krima Neudorf	228·2	—	—	—	—	—	—	—	—	53·7	—	39·5	27·1	—	—	27·1	—	—	—	—
	Kupferberg	228·2	—	—	—	—	—	—	—	—	53·7	—	39·5	27·1	—	32·8	27·1	27·1	27·1	—	—
	Ober-Graslitz	95·5	—	—	35·6	—	—	30·5	—	—	23·2	—	18·1	14·7	18·6	16·4	14·7	—	14·7	—	—
	Pressnitz Reischdorf	228·2	—	—	—	—	—	—	—	—	53·7	—	39·5	27·1	—	32·8	27·1	27·1	27·1	—	—
	Schmiedeberg	228·2	—	—	102·8	—	—	88·1	—	—	53·7	—	39·5	27·1	13·5	32·8	27·1	27·1	27·1	—	—
	Sebastiausberg	243·5	—	—	89·8	—	—	76·8	—	—	55·4	—	43·5	28·8	39·5	30·5	—	—	—	—	—
	Sonnenberg	228·2	—	—	—	—	—	—	—	—	53·7	—	39·5	27·1	—	—	27·1	—	27·1	—	—
	Tirschnitz	21·0	—	—	—	—	—	—	—	—	6·0	—	5·0	5·0	6·0	5·0	—	—	5·0	—	—
	Unter-Graslitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18·1	14·7	—	16·4	—	—	14·7	—	—
	Weleslawin, Wotwowitz, Zakolan	359·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Komotau transit (D.B.E.)	Jinonitz, Prag (Sandthor)	200·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weleslawin	200·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wotwowitz	200·0	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zakolan	200·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kralup, Prag (Bubna)	Eger, Franzensbad, Tirschnitz	359·8	272	238	—	133·3	119	116·3	111·3	105·3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	52
	Komotau	200·0	144	128	—	72·0	64	—	—	64·0	—	—	—	—	—	--	—	—	—	55	31
	Saaz	—	130	114	—	—	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	29
Prag (Smichow)	Dentsch Kralupp	222·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Domina Schönlind	242·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Eger, Franzensbad, Tirschnitz	359·8	272	238	—	133·3	119	116·3	111·3	105·3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	52
	Komotau	200·0	144	128	—	72·0	64	—	—	64·0	—	50·0	—	—	—	31·0	—	—	—	55	31
	Krima Neudorf	262·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kupferberg	288·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Mostau Nebanitz	359·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pressnitz Reischdorf	282·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Priesen	200·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Saaz	178·0	130	114	—	65·0	57	—	—	57·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	29
	Schmiedeberg	304·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Sonnenberg	270·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Tscheruowitz	222·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	--	—	—	—	—	-	—
	Weipert	325·2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prag (Staatsbahnhof)	Eger	376	272	238	147	136	119	122	117	110	90	90	71	44·6	63	46	41	—	—	101	52
	Franzensbad	376	272	238	—	136	119	122	117	110	—	—	71	44·6	63	46	—	—	—	101	52
	Komotau	212	150	134	—	75	67	—	—	67	—	52	—	—	—	32	—	—	—	58	32
	Rakonitz	—	—	—	—	—	55	—	—	—	—	—	—	—	30	28	—	—	—	—	—
	Saaz	190	136	122	—	68	61	—	—	61	—	48	—	—	—	30	—	—	—	53	30
	Tirschnitz	376	272	238	—	—	—	122	117	110	—	—	—	—	—	46	—	—	—	101	52
Saaz	Eger, Franzensbad	—	178	158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	87

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.								
									b)	d)	b)	d)	b)	d)			
2408	Buschtěhrader Eisenbahn		Abfälle von Kartoffeln bei der Spiritus- und Stärkefabrikation	Kralup	Eger	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen; ad d) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	117·0	117·0	100·3	38·0	16·7	79·0	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Franzensbad				116·5	116·5			16·2	78·5			
					Tirschnitz				114·0	114·0			13·7	76·0			
				Prag (Bubna)	Eger				118·0	118·0			17·7	80·0			
					Franzensbad				117·5	117·5			17·2	79·5			
					Tirschnitz				115·5	115·5			15·2	77·5			
				Prag (Smichow)	Eger				119·5	119·5			19·2	81·5			
					Franzensbad				119·0	119·0			18·7	81·0			
					Tirschnitz				117·0	117·0			16·7	79·0			
				Kralup	Komotau				66·5	66·5	55	20	11·5	46·5			
				Prag (Bubna)					67·5	67·5			12·5	47·5			
				Prag (Smichow)					69·0	69·0			14·0	49·0			
				Kralup	Saaz				55·0	55·0	50	19	5·0	36·0			
				Prag (Bubna)					56·0	56·0			6·0	37·0			
				Prag (Smichow)					58·0	58·0			8·0	39·0			
				Prag (Staatsbhf.)	Eger				125·3	125·3	101	38	24·3	87·3			
					Franzensbad				124·8	124·8			23·8	86·8			
					Tirschnitz				122·8	122·8			21·8	84·8			
					Komotau				74·8	74·8	58	21	16·8	53·8			
					Saaz				63·3	63·3	53	19	10·3	44·3			
				Saaz	Eger				—	66·0	—	25	—	41·0			
					Franzensbad				—	65·5	—		—	40·5			
									a)		a)		a)				
2409			Bier (excl. Bier in Fässern); Blei der Pos. B—20 des Tarifes, Theil I; Bleiglätte; Bleiwaaren der Pos. B—26 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger				117·0				16·7				
					Franzensbad				116·5				16·2				
					Tirschnitz				114·0				13·7				
				Prag (Bubna)	Eger				118·0		100·3		17·7				
					Franzensbad				117·5				17·2				
					Tirschnitz				115·5				15·2				
				Prag (Smichow)	Eger				119·5				19·2				
					Franzensbad				119·0				18·7				
					Tirschnitz				117·0				16·7				
				Kralup	Komotau				66·5		55		11·5				
				Prag (Bubna)					67·5				12·5				
				Prag (Smichow)					69·0				14·0				
				Kralup	Saaz				55·0		50		5·0				
				Prag (Bubna)					56·0				6·0				
				Prag (Smichow)					58·0				8·0				
				Prag (Staatsbhf.)	Eger				125·3		101		24·3				
					Franzensbad				124·8				23·8				
					Tirschnitz				122·8				21·8				
					Komotau				74·8		58		16·8				
					Saaz				63·3		53		10·3				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.								
									a)	c)	a)	c)	a)	c)			
2410	Buschtěhrader Eisenbahn		Bleiwaaren der Pos. G—11 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. Ad c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	117·0	117·0			16·7	26·0	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Franzensbad				116·5	116·5			16·2	25·5			
					Tirschnitz				114·0	114·0			13·7	23·0			
				Prag (Bubna)	Eger				118·0	118·0	100·3	91·0	17·7	27·0			
					Franzensbad				117·5	117·5			17·2	26·5			
					Tirschnitz				115·5	115·5			15·2	24·5			
				Prag (Smichow)	Eger				119·5	119·5			19·2	28·5			
					Franzensbad				119·0	119·0			18·7	28·0			
					Tirschnitz				117·0	117·0			16·7	26·0			
				Kralup	Komotau				66·5	66·5	55	50	11·5	16·5			
				Prag (Bubna)					67·5	67·5			12·5	17·5			
				Prag (Smichow)					69·0	69·0			14·0	19·0			
				Kralup	Saaz				55·0	55·0	50	45	5·0	10·0			
				Prag (Bubna)					56·0	56·0			6·0	11·0			
				Prag (Smichow)					58·0	58·0			8·0	13·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger				125·3	125·3	101	91	24·3	34·3			
					Franzensbad				124·8	124·8			23·8	33·8			
					Tirschnitz				122·8	122·8			21·8	31·8			
					Komotau				74·8	74·8	58	52	16·8	22·8			
					Saaz				63·3	63·3	53	48	10·3	15·3			
				Saaz	Eger				—	66·0	—	61	—	5·0			
					Franzensbad				—	65·5	—		—	4·5			
									a)		a)		a)				
2411			Branntwein der Pos. B—33 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger				117·0				16·7				
					Franzensbad				116·5				16·2				
					Tirschnitz				114·0				13·7				
				Prag (Bubna)	Eger				118·0		100·3		17·7				
					Franzensbad				117·5				17·2				
					Tirschnitz				115·5				15·2				
				Prag (Smichow)	Eger				119·5				19·2				
					Franzensbad				119·0				18·7				
					Tirschnitz				117·0				16·7				
				Kralup	Komotau				66·5		55		11·5				
				Prag (Bubna)					67·5				12·5				
				Prag (Smichow)					69·0				14·0				
				Kralup	Saaz				55·0		50		5·0				
				Prag (Bubna)					56·0				6·0				
				Prag (Smichow)					58·0				8·0				
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger				125·3		101		24·3				
					Franzensbad				124·8				23·8				
					Tirschnitz				122·8				21·8				
					Komotau				74·8		58		16·8				
					Saaz				63·3		53		10·3				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2412	Buschtěhrader Eisenbahn		Cement als Frachtgut	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
2413			Chamotteziegel und Trottoirplatten aus Thonmasse als Frachtgut	Weleslawin	Prag (Smichow)				10·5	9·0	1·5			
2414			Dünger und Strassenkehricht als Frachtgut	Prag (Bubna)	Weleslawin Rusin Hostiwitz Jenč Unhoscht	1. Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Ein- und Ausladen der Sendungen in die, resp. aus den Eisenbahnwagen hat parteiseits zu erfolgen			5·2 5·9 6·7 7·4 8·7	5·1 5·6 6·0 6·5 8·0	0·1 0·3 0·7 0·9 0·7			
				Prag (Sandthor)	Weleslawin Rusin Hostiwitz Jenč Unhoscht				4·8 5·2 5·9 6·7 8·1	4·5 5·0 5·5 6·0 7·5	0·3 0·2 0·4 0·7 0·6			
				Prag (Smichow)	Řepy				6·5	6·0	0·5			
2415			Emballagen, gebrauchte (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche), z. B. Cartonnagen, Ballons, Fässer, Koffer, Kisten, Körbe, Hühnersteigen u. dgl. laut Pos. E—19 des Tarifes, Theil I [siehe auch Bemerkung zu †)]	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad d) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			a) 82·3 d) 82·3 a) 82·0 d) 82·0 a) 80·4 d) 80·4	a) 73 †) d) 52 †)	a) 9·3 d) 30·3 a) 9·0 d) 30·0 a) 7·4 d) 28·4			Gilt auch in umgekehrter Richtung und rücksichtlich der mit †) bezeichneten Frachtsätze auch für Brodgestelle, leer retourgehende Bier-, Mineralwasser- und Weinflaschen in Kisten, leer retourgehende eiserne Flaschen (Cylinder) zur Füllung von flüssiger Kohlensäure, Holzhülsen zum Aufwickeln von Papier, sowie Holzkränze, Holzkränze, Holzspulen zum Aufwickeln von Drahtseilen*)
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				83·0 83·0 82 6 82·6 81·4 81·4		10·0 31·0 9·6 30·6 8·4 29·4			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				83·9 83·9 83·6 83·6 82·3 82·3		10·9 31·9 10·6 31·6 9·3 30·3			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Kaaden-Brunnersdorf				48·8 48·8 49·5 49·5 50·9 50·9	46·9 39·7	1·9 9·1 2·6 9·8 4·0 11·2			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				48·5 48·5 49·2 49·2 50·2 50·2	38·2 31·0 †)	10·3 17·5 11·0 18·2 12·0 19·2			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Rakonitz				29·2 — 29·9 — 31·4 —	25·3 —	3·9 — 4·6 — 6·1 —			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz (siehe auch die folgende Position)				40·7 40·7 41·4 41·4 42·7 42·7	34 †) 29 †)	6·7 11·7 7·4 12·4 8·7 13·7			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				90·2 90·2 89·8 89·8 88·6 88·6	73 †) 52 †)	17·2 38·2 16·8 37·8 15·6 36·6			
					Kaaden-Brunnersdorf Komotau Rakonitz Saaz				56·7 56·7 56·4 56·4 37·1 — 48·6 48·6	51·7 40·7 43†) 32†) 31†) — 39†) 30†)	5·0 16·0 13·4 24·4 6·1 — 9·6 18·6			
				Saaz	Eger Franzensbad				48·2 48·2 47·8 47·8	46·6 37·0 †)	1·6 11·2 1·2 10·8			

*) Die officiellen Frachtsätze, bezw. Nachlässe gelten nur für Emballagen, gebrauchte, der Pos. E—19 des Tarifes, Theil I.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2416	Buschtěhrader Eisenbahn		Emballagen, gebrauchte, der Pos. E—19 des Tarifes, Theil I, als Frachtgut	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz transit (für Stationen der k.k.St.B. südlich von Saaz)	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	40·7 41·4 42·7	29·6	11·1 11·8 13·1	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz transit (für Postelberg)				40·7 41·4 42·7	24·6	16·1 16·8 18·1			
2417			Erdäpfel (Kartoffel) der Pos. K—8 und K—9 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
2418			Erden, gewöhnliche, als: Kies- (auch Glassand), Grand, Sand (auch Dolomitsand, Dolomitmehl), Mergel, Moorerde, Lehm, roher Thon, Thonerde für Gerbereien, Gartenerde, Schlick, Infusorienerde, Schwererde, Torferde, sämmtliche, wenn unverpackt und in offenen Wagen verladen	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·1 39·0 38·5	38	1·1 1·0 0·5			
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·3 39·2 38·8		1·3 1·2 0·8			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·6 39·5 39·1		1·6 1·5 1·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	20	7·5 7·7 8·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				24·7 25·0 25·5	19	5·7 6·0 6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				44·9 44·8 44·4	38	6·9 6·8 6·4			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	21 19	12·3 11·6			
				Saaz	Eger Franzensbad				27·4 27·3	25	2·4 2·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2419	Buschtěhrader Eisenbahn		Erde, und zwar: Thonerde der Classe C als Frachtgut	Michelob	Kralup	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	22·7	19·1	3·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen
					Prag (Bubna)				23·2	19·5	3·7			
					Prag (Sandthor)				22·6	18·9	3·7			
					Prag (Smichow)				23·7	20·1	3·6			
				Prieseu	Lužna Lischan				17·3	13·2	4·1			
				Michelob	Weleslawin				21·6	18·0	3·6			
				Prag (Smichow) transit	Weleslawin				10·5	9·0	1·5			
2420			Essigessenz (Essigsprit) als Frachtgut	Kralup	Eger	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			117·0	100·3	16·7			Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Franzensbad				116·5		16·2			
					Tirschnitz				114·0		13·7			
				Prag (Bubna)	Eger				118·0		17·7			
					Frauzensbad				117·5		17·2			
					Tirschnitz				115·5		15·2			
				Prag (Smichow)	Eger				119·5		19·2			
					Franzensbad				119·0		18·7			
					Tirschnitz				117·0		16 7			
				Kralup	Komotau				66·5	55·0	11·5			
				Prag (Bubna)					67·5		12·5			
				Prag (Smichow)					69·0		14·0			
				Kralup	Saaz				55·0	50·0	5·0			
				Prag (Bubna)					56·0		6·0			
				Prag (Smichow)					58·0		8·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger				125·3	101·0	24·3			
					Franzensbad				124·8		23·8			
					Tirschnitz				122·8		21·8			
					Komotau				74·8	58·0	16·8			
					Saaz				63·3	53·0	10·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.								
2421	Buschtěhrader Eisenbahn		Fässer von Holz, neue, leere (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche) als Frachtgut	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif. Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	182·5 181·8 177·8		73·0		109·5 108·8 104·8		Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				184·1 183·3 180·2				111·1 110·3 107·2				
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				184·1 183·3 182·5				111·1 110·3 109·5				
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Klösterle				109·1 110·7 113·0		60·8		48·3 49·9 52·2				
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				102·8 104·3 106·7		41		61·8 63·3 65·7				
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				84·6 86·2 89·3		37		47·6 49·2 52·3				
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				194·7 193·9 190·8		73		121·7 120·9 117·8				
					Klösterle Komotau Saaz				121·3 114·9 96·8		62·8 43·0 39·0		58·5 71·9 57·8				
				Saaz	Eger Franzensbad				102·0 101·2		50		52·0 51·2				
2422			Farbwaaren, als: Bleigelb (Bleisafran), Bleiweiss, Bleizinnober, Bleizinnobergrün, Mennig, Minium als Frachtgut			1. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			a)	c)	a)	c)	a)	c)			
				Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz				117.0 116·5 114·0	117·0 116·5 114·0	100·3	91·0	16·7 16·2 13·7	26·0 25·5 23·0			
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5	118·0 117·5 115·5			17·7 17·2 15·2	27·0 26·5 24·5			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0	119·5 119·0 117·0			19·2 18·7 16·7	28·5 28·0 26·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				66·5 67·5 69·0	66·5 67·5 69·0	55	50	11·5 12·5 14·0	16·5 17·5 19·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				55·0 56·0 58·0	55·0 56·0 58·0	50	45	5·0 6·0 8·0	10·0 11·0 13·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8	125·3 124·8 122·8	101	91	24·3 23·8 21·8	34·3 33·8 31·8			
					Komotau Saaz				74·8 63·3	74·8 63·3	58 53	52 48	16·8 10·3	22·8 15·3			
				Saaz	Eger Franzensbad				— —	66·0 65·5	— —	61	— —	5·0 4·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2423	Buschtěhrader Eisenbahn		Föhrenzapfen der Pos. F—25 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	39·1 39·0 38·5	38	1·1 1·0 0·5	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·3 39·2 38·8		1·3 1·2 0·8			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·6 39·5 39·1		1·6 1·5 1·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	20	7·5 7·7 8·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				24·7 25·0 25·5	19	5·7 6·0 6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				44·9 44·8 44·4	38	6·9 6·8 6·4			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	21 19	12·3 11·6			
				Saaz	Eger Franzensbad				27·4 27·3	25	2·4 2·3			
2424			Gyps der Pos. G—32 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
2425			Hammerschlag der Pos. H—2 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				22·7 23·0 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				30·5 27·8	21 19	9·5 8·8			
				Saaz	Eger Franzensbad				25·4 25·3	25	0·4 0·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2426	Buschtěhrader Eisenbahn		Heu und Stroh der Pos. 8, sub B, III, g, β des Tarifes, Theil I, als Frachtgut	Prag (Bubna)	Eger	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II. vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	39·3	36·9	2·4	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Smichow)	Eger				39·6		2·7			
				Prag (Bubna)	Franzensbad				39·2		2·3			
				Prag (Smichow)	Franzensbad				39·5		2·6			
				Kralup	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			27·5	27	0·5			
				Prag (Bubna)	Komotau				27·7		0·7			
				Prag (Smichow)	Komotau				28·1		1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	28	5·3			
					Saaz				30·6	26	4·6			
2427			Holz der Pos. H—20 des Tarifes, Theil I, (excl. Schleifholz und der daselbst angeführten, aber nicht von einer Grube hezogenen Grubenhölzer)	Kralup	Komotau				27·5	27	0·5			
				Prag (Bubna)	Komotau				27·7		0·7			
				Prag (Smichow)	Komotau				28·1		1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	28	5·3			
					Saaz				30·6	26	4·6			
2428			Holz, und zwar: A) Langholz, auf zwei Wagen verladen; B) Rundholz, auf einem Wagen verladen	Kolleschowitz	Buschtěhrad	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, und zwar: ad A) zweier Wagen; ad B) des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen. 3. Die betreffenden Sendungen müssen für eine Grube bestimmt sein			A) 27·4 B) 27·4	A) 17·9 B) 23·2	A) 9·5 B) 4·2			Ausser den nebigen ermässigten Frachtsätzen gelangen für Sendungen, welche über die bestehenden Schleppbahnen zu den Schächten gestellt werden, die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren zur Einhebung
				Krupa	Buschtěhrad				A) 17·0 B) 17·0	A) 10·0 B) 14·5	A) 7·0 B) 2·5			
				Lana	Buschtěhrad				A) 10·5 B) 10·5	A) 6·0 B) 8·5	A) 4·5 B) 2·0			
				Lužna Lischan	Buschtěhrad				A) 15·7 B) 15·7	A) 9·0 B) 13·5	A) 6·7 B) 2·2			
				Milostin Kounowa	Buschtěhrad				A) 18·0 B) 18·0	A) 10·5 B) 16·0	A) 7·5 B) 2·0			
				Neustraschitz	Buschtěhrad				A) 12·3 B) 12·3	A) 7·0 B) 10·5	A) 5·3 B) 1·8			
				Rakonitz	Buschtěhrad				A) 17·8 B) 17·8	A) 10·5 B) 15·5	A) 7·3 B) 2·3			
				Renč	Buschtěhrad				A) 13·6 B) 13·6	A) 8·0 B) 11·5	A) 5·6 B) 2·1			
				Kolleschowitz	Duby				A) 26·9 B) 26·9	A) 17·7 B) 22·7	A) 9·2 B) 4·2			
				Krupa	Duby				A) 16·5 B) 16·5	A) 9·5 B) 14·0	A) 7·0 B) 2·5			
				Lana	Duby				A) 10·0 B) 10·0	A) 5·5 B) 8·0	A) 4·5 B) 2·0			
				Lužna Lischan	Duby				A) 15·2 B) 15·2	A) 9·0 B) 13·0	A) 6·2 B) 2·2			
				Milostin Kounowa	Duby				A) 17·8 B) 17·8	A) 10·5 B) 15·5	A) 7·3 B) 2·3			
				Neustraschitz	Duby				A) 11·8 B) 11·8	A) 6·5 B) 10·0	A) 5·3 B) 1·8			
				Rakonitz	Duby				A) 17·4 B) 17·4	A) 10·5 B) 15·0	A) 6·9 B) 2·4			
				Renč	Duby				A) 13·1 B) 13·1	A) 7·5 B) 11·0	A) 5·6 B) 2·1			
				Kolleschowitz	Kladno*)				A) 24·3 B) 24·3	A) 16·4 B) 20·5	A) 7·9 B) 3·8			
				Krupa	Kladno*)				A) 13·9 B) 13·9	A) 7·9 B) 11·4	A) 6·0 B) 2·5			
				Lana	Kladno*)				A) 7·6 B) 7·6	A) 4·0 B) 5·4	A) 3·6 B) 2·2			
				Lužna Lischan	Kladno*)				A) 12·8 B) 12·8	A) 7·4 B) 10·4	A) 5·4 B) 2·4			
				Milostin Kounowa	Kladno*)				A) 15·4 B) 15·4	A) 8·5 B) 12·4	A) 6·5 B) 3·0			
				Neustraschitz	Kladno*)				A) 9·5 B) 9·5	A) 5·4 B) 6·9	A) 4·1 B) 2·6			
				Rakonitz	Kladno*)				A) 15·2 B) 15·2	A) 8·9 B) 12·4	A) 6·3 B) 2·8			
				Renč	Kladno*)				A) 10·8 B) 10·8	A) 6·0 B) 8·4	A) 4·8 B) 2·4			

*) Nur für Sendungen giltig, welche ab der Station Kladno auf Schleppbahnen weiter befördert werden; für Sendungen, welche in der Station Kladno ausgeladen werden, gelangt ausser den nebigen ermässigten Frachtsätzen ein Zuschlag von 1·6 kr. ö. W. per 100 kg zur Einhebung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2429	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz, und zwar: Langholz, auf zwei Wagen verladen	Krupa	Lana Smečna Sternberg	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht zweier Wagen; 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	10·5 12·3	7·9	2·6 4·4	Im Kartirungswege		
				Milostin Kounowa	Lana Smečna Sternberg				12·1 13·9	8·9	3·2 5·0			
				Rakonitz	Lana Smečna Sternberg				11·8 13·6	8·9	2·9 4·7			
2430			Holzmehl, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl) der Pos. H—27 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			39·1 39·0 38·5	38	1·1 1·0 0·5			Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·3 39·2 38·8		1·3 1·2 0·8			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·6 39·5 39·1		1·6 1·5 1·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	20	7·5 7·7 8·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				24·7 25·0 25·5	19	5·7 6·0 6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				44·9 44·8 44·4	38	6·9 6·8 6·4			
					Komotau Saaz				33·3 30·6	21 19	12·3 11·6			
				Saaz	Eger Franzensbad				27·4 27·3	25	2·4 2·3			
2431			Hopfen als Frachtgut	Kolleschowitz	Saaz	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen, allgem. giltigen Tarifbestimmungen			52·7	45·0	7·7			
2432			Kalk der Pos. K—2 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. C) D)	C) D)	C) D)			
2433	Buschtěhrader Eisenbahn		C) Kalk in Stücken (Mauerkalk) D) Kalkstein	Jinonitz	Annathal Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	37·7 —	34·7 —	3·0 —	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Davidsthal				35·9 —	34·7 —	1·2 —			
					Falkenau a. d. Eger				35·8 —	34·7 —	1·1 —			
					Königsberg Maria Kulm				37·3 —	34·7 —	2·6 —			
					Komotau				— 25·1	— 20·0	— 5·1			
					Michelob				22·4 20·9	20·4 19·0	2·0 1·9			
					Neusattl				34·8 —	34·7 —	0·1 —			
					Ober-Graslitz				38·3 35·3	35·1 35·1	3·2 0·2			
					Saaz				24·3 22·4	22·6 19·0	1·7 3·4			
					Trnowan				23·7 21·9	22·5 19·0	1·2 2·9			
					Unter-Graslitz				38·0 35·0	34·7 34·7	3·3 0·3			
					Zieditz				36·1 —	34·7 —	1·4 —			
2434			Melasse, ferner Osmosewasser, auch condensirt, nicht über 35 Percent polarisirend	Zakolan	Prag (Smichow) [B.E.B.]	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			17·6	13·0	4·6			
2435			Mörtel der Pos. M—30 des Tarifes, Theil I	Kralup	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			27·5	27	0·5			
				Prag (Bubna)					27·7		0·7			
				Prag (Smichow)					28·1		1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	28	5·3			
					Saaz				30·6	26	4·6			
2436			Most der Pos. M—27 des Tarifes, Theil I (excl. Most in Fässern)	Kralup	Eger	1. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			117·0	100·3	16·7			
					Franzensbad				116·5		16·2			
					Tirschnitz				114·0		13·7			
				Prag (Bubna)	Eger				118·0		17·7			
					Franzensbad				117·5		17·2			
					Tirschnitz				115·5		15·2			
				Prag (Smichow)	Eger				119·5		19·2			
					Franzensbad				119·0		18·7			
					Tirschnitz				117·0		16·7			
				Kralup	Komotau				66·5	55	11·5			
				Prag (Bubna)					67·5		12·5			
				Prag (Smichow)					69·0		14·0			
				Kralup	Saaz				55·0	50	5·0			
				Prag (Bubna)					56·0		6·0			
				Prag (Smichow)					58·0		8·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger				125·3	101	24·3			
					Franzensbad				124·8		23·8			
					Tirschnitz				122 8		21·8			
					Komotau				74·8	58	16·8			
					Saaz				63·3	53	10·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.								
									b)	c)	b)	c)	b)	c)			
2437	Buschtěhrader Eisenbahn		Porzellan, unverpackt, als Frachtgut	Carlsbad	Kralup	1. Ad b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	106·7	106·7	95·0	71·0	11·7	35·7	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Chodau					112·6	112·6	100·9	76·9	11·7	35·7			
				Klösterle					82·5	82·5	70·8	46·8	11·7	35·7			
				Komotau					77·8	77·8	55·0	31·0	22·8	46·8			
				Neusattl					115·5	115·5	103·8	77·2	11·7	38·3			
				Schlackenwerth					97·2	92·7	85·6	61·6	11·6	35·6			
				Carlsbad	Prag (Bubna)				107·8	107·8	95·0	71·0	12·8	36·8			
				Chodau					114·3	114·3	100·9	76·9	13·4	37·4			
				Klösterle					83·7	83·7	70·8	46·8	12·9	36·9			
				Komotau					78·9	78·9	55·0	31·0	23·9	47·9			
				Neusattl					116·7	116·7	103·8	77·2	12·9	39·5			
				Schlackenwerth					98·4	98·4	85·6	61·6	12·8	36·8			
				Carlsbad	Prag (Smichow)				109·6	109·6	95·0	71·0	14·6	38·6			
				Chodau					116·1	116·1	100·9	76·9	15·2	39·2			
				Klösterle					85·4	85·4	70·8	46·8	14·6	38·6			
				Komotau					80·7	80·7	55·0	31·0	25·7	49·7			
				Neusattl					118·5	118·5	103·8	77·2	14·7	41·3			
				Schlackenwerth					100·8	100·8	85·6	61·6	15·2	39·2			
				Carlsbad	Prag (Staatsbahnhof)				116·8	116·8	98·0	72·0	18·8	44·8			
				Chodau					123·3	123·3	103·9	77·9	19·4	45·4			
				Klösterle					92·7	92·7	73·8	47·8	18·9	44·9			
				Komotau					87·9	87·9	58·0	32·0	29·9	55·9			
				Neusattl					125·7	125·7	106·8	77·2	18·9	48·5			
				Schlackenwerth					107·4	107·4	88·6	62·6	18·8	44·8			
				Saaz (B.E.B.)	Eger (B.E.B.)				77·2	77·2	67·0	37·0	10·2	40·2			
2438			Regiegüter der k. k. öst. Staatsbahnen, u. zw.: Drucksorten, Schreib-, Beleuchtungs- und Schmiermaterialien, ferner Zugsausrüstungsgegenstände u. Reservebestandtheile für Locomotiven und Tender	Eger	Chodau	1. Ad I) Aufgabe als Eilgut. Ad II) Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. Ad III) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die betreffenden Sendungen müssen nach Stationen der Localbahnen Neusattl—Elbogen, bezw. Chodau—Neudek bestimmt sein oder von diesen Stationen herstammen. 3. Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. öst. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger fungiren. 4. Erfüllung der übrigen allgemein giltigenTarifbestimmungen			Verschieden		I) 21·80, II) 10·40, III) 7·63		Verschieden				
					Neusattl						I) 20·20, II) 9·60, III) 7·07						
2439			Scherben der Position 8—17 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen.			39·1		38		1·1				
					Franzensbad				39·0				1·0				
					Tirschnitz				38·5				0·5				
				Prag (Bubna)	Eger				39·3				1·3				
					Franzensbad				39·2				1·2				
					Tirschnitz				38·8				0·8				
				Prag (Smichow)	Eger				39·6				1·6				
					Franzensbad				39·5				1·5				
					Tirschnitz				39·1				1·1				
				Kralup	Komotau				27·5		20		7·5				
				Prag (Bubna)					27·7				7·7				
				Prag (Smichow)					28·1				8·1				
				Kralup	Saaz				24·7		19		5·7				
				Prag (Bubna)					25·0				6·0				
				Prag (Smichow)					25·5				6·5				
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger				44·9		38		6·9				
					Franzensbad				44·8				6·8				
					Tirschnitz				44·4				6·4				
					Komotau				33·3		21		12·3				
					Saaz				30·6		19		11·6				
				Saaz	Eger				27·4		25		2·4				
					Franzensbad				27·8				2·8				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2440	Buschtěhrader Eisenbahn		Schlacken und Sinteln, Walzenschlacken und Walzensinter	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I bis V	25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				22·7 23·0 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				30·5 27·8	21 19	9·5 8·8			
				Saaz	Eger Franzensbad				25·4 25·3	25	0·4 0·3			
2441			Steine, und zwar: Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
2442			Steine der Tarifclassen B und C als Frachtgut	Smečna Sternberg	Prag (Bubna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen			Verschieden	11	Verschieden			Zum Zwecke der Abladung wird die kostenfreie Benützung des Hebekrahnes in den Stationen Prag (Bubna) und Prag (Smichow) gestattet
2443			Steine der Position 8—58 des Tarifes, Theil I (excl. Schiefer und Spath der Pos. M—3 und 8—51 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1			Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				22·7 23·0. 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				41·1 41·0 40·6	38	3·1 3·0 2·6			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				30·5 27·8	21 19	9·5 8·8			
				Saaz	Eger Franzensbad				25·4 25·3	25	0·4 0·3			
			Strassenschotter	Tuhaň (Ladestelle bei der Station Dnhy)	Wotwowitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			8·9	7·6	1·3			In den nebigen Frachtsätzen ist die Flügelbahngebühr für die Zustreifung von der Ladestelle Tuhaň nach der Station Dnhy bereits enthalten
				Tuhaň (Ladestelle bei der Station Dnhy)	Kralup				10·0	8·3	1·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2444	Buschtěhrader Eisenbahn		Tabak, ferner Tabakfabrikate (als Frachtgut)	Schlackenwerth	Eger transit (für Sendungen nach Plan)	1. Aufgabe v. od. Frachtzahlung für mindest 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1 Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Verschieden	32·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
2445			Thouröhren als Frachtgut	Weleslawin	Prag (Smichow)	1. Aufgabe v. od. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			10·5	9·0	1·5			
2446			Torfmull und Torfstreu als Frachtgut	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			39·1 39·0 38·5	38	1·1 1·0 0·5			
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·3 39·2 38·8		1·3 1·2 0·8			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·6 39·5 39 1		1·6 1·5 1·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	20	7·5 7·7 8·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				24·7 25·0 25·5	19	5·7 6·0 6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				44·9 44·8 44·4	38	6·9 6·8 6·4			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	21 19	12·3 11·6			
				Saaz	Eger Franzensbad				27·4 27·3	25	2·4 2·3			
				Sebastiansberg	allen Stationen	1. Aufgabe v. od. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b	Verschieden			
2447			Twiste, zwei- od. mehrdrähtige, als Frachtgut	Prag (Bubna)	Falkenau a. d. Eger Königsberg Maria Kulm Ober-Graslitz Unter-Graslitz	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			103·5 110·5 115·5 114·0	73·7 78·2 81·4 80·4	29·8 32·3 34·1 33·6			
				Prag (Smichow)	Falkenau a. d. Eger Königsberg Maria Kulm Ober-Graslitz Unter-Graslitz				105·0 112·0 117·0 115·5	74·6 79·1 82·3 81·4	30·4 32·9 34·7 34·1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
2448	Buschtěhrader Eisenbahn		Wasser der Pos. W—7 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen 1 bis V	64·2 64·0 62·8		26·2 26·0 24·8	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				64·7 64·5 63·5	38	26·7 26·5 25·5			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				65·4 65·2 64·2		27·4 27·2 26·2			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				38·5 39·0 39·8	20	18·5 19·0 19·8			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				32·5 33·0 34·1	19	13·5 14·0 15·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				71 4 71·2 70·2	38	33·4 33·2 32·2			
					Komotau Saaz				45·7 39·7	21 19	24·7 20·7			
				Saaz	Eger Franzensbad				38·2 38·0	25	13·2 13·0			
2449			Wein der Pos. W—10 des Tarifes, Theil I (excl. Wein in Fässern)	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			117·0 116·5 114·0		16·7 16·2 13·7			
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5	100·3	17·7 17·2 15·2			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0		19·2 18·7 16·7			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				66·5 67 5 69·0	55	11·5 12·5 14·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				55·0 56·0 58·0	50	5·0 6·0 8·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8	101	24·3 23·8 21·8			
					Komotau Saaz				74·8 63·3	58 53	16·8 10·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2450	Buschtěhrader Eisenbahn		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel als Frachtgut (siehe auch die folgende Position)	Brandeisl	Prag (Bubna)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	14·9		2·3	Im Kartirungswege		
					Prag (Sandthor)				14·2	12·6	1·6			
					Prag (Smichow)				15·7		3·1			
				Kaaden-Brnnnersdorf	Kupferberg				18·4	16·0	2·4			
					Pressnitz Reischdorf				17·6	16·0	1·6			
					Reitzenhain				18·1	15·7	2·4			
					Schmiedeberg				20·0	16·0	4·0			
					Sebastiansberg				17·0	15·7	1·3			
					Sonnenberg				16·7	16·0	0·7			
					Weipert				21·9	16·0	5·9			
				Kladno (Station)	Prag (Bubna)				11·3	8·0	3·3			
					Prag (Sandthor)				10·5	8·0	2·5			
					Prag (Smichow)				12·1	9·0	3·1			
				Komotau	Kupferberg				16·2	15·0	1·2			
					Pressnitz Reischdorf				15·2	15·0	0·2			
					Reitzenhain				10·7	13·7	2·0			
					Schmiedeberg				17·9	15·0	2·9			
					Sebastiansberg				13·9	13·7	0·2			
					Weipert				20·0	15·0	5·0			
				Tschernowitz	Reitzenhain				14·4	13·7	0·7			
					Schmiedeberg				17·1	15·0	2·1			
					Weipert				19·1	15·0	4·1			
				Unhoscht	Prag (Bubna)				10·3	8·0	2·3			
					Prag (Sandthor)				9·5	8·0	1·5			
					Prag (Smichow)				11·3	9·0	2·3			
2451			Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem Thon); Pflasterziegel, wenn roh aus Thon gebraunt, an der Oberfläche nicht glasirt und ohne Dessin, ferner Schlacken-Ziegel	Kralup	Eger	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			39·1		1·1			Giltig auch in umgekehrter Richtung
					Franzensbad				39·0		1·0			
					Tirschnitz				38·5		0·5			
				Prag (Bubna)	Eger				39·3		1·3			
					Franzensbad				39·2	38	1·2			
					Tirschnitz				38·8		0·8			
				Prag (Smichow)	Eger				39·6		1·6			
					Franzensbad				39·5		1·5			
					Tirschnitz				39·1		1·1			
				Kralup	Komotau				27·5		7·5			
				Prag (Bubna)					27·7	20	7·7			
				Prag (Smichow)					28·1		8·1			
				Kralup	Saaz				24·7		5·7			
				Prag (Bubna)					25·0	19	6·0			
				Prag (Smichow)					25·5		6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger				44·9		6·9			
					Franzensbad				44·8	38	6·8			
					Tirschnitz				44·4		6·4			
					Komotau				33·3	21	12·3			
					Saaz				30·6	19	11·6			
				Saaz	Eger				27·4	25	2·4			
					Franzonsbad				27·3		2·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2452	Buschtěhrader Eisenbahn		Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose], Stärkezucker, Bleizucker) als Frachtgut (siehe auch die folgenden Positionen)	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	117·0 116·5 114·0	111·3	5·7 5·2 2·7	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung. (Die officiellen Frachtsätze, bezw. Nachlässe gelten nur für Zucker aller Art der Pos. Z—8 des Tarifes, Theil I)
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5		6·7 6·2 4·2			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0		8·2 7·7 5·7			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8	118·6	6·7 6·2 4·2			
				Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Ad b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Ad c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen.			b) 117·0 c) 117·0 b) 116·5 c) 116·5 b) 114·0 c) 114·0	b) 100·3 c) 73·0	b) 16·7 c) 44·0 b) 16·2 c) 43·5 b) 13·7 c) 41·0			
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				b) 118·0 c) 118·0 b) 117·5 c) 117·5 b) 115·5 c) 115·5		b) 17·7 c) 45·0 b) 17·2 c) 44·5 b) 15·2 c) 42·5			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				b) 119·5 c) 119·5 b) 119·0 c) 119·0 b) 117·0 c) 117·0		b) 19·2 c) 46·5 b) 18·7 c) 46·0 b) 16·7 c) 44·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				b) 66·5 c) 66·5 b) 67·5 c) 67·5 b) 69·0 c) 69·0	b) 55 c) 41	b) 11·5 c) 25·5 b) 12·5 c) 26·5 b) 14·0 c) 28·0			
				Prag (Smichow)	Rakonitz				b) — c) 42·0	b) — c) 40·7	b) — c) 1·3			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				b) 55·0 c) 55·0 b) 56·0 c) 56·0 b) 58·0 c) 58·0	b) 50 c) 37	b) 5·0 c) 18·0 b) 6·0 c) 19·0 b) 8·0 c) 21·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				b) 125·3 c) 125·3 b) 124·8 c) 124·8 b) 122·8 c) 122·8	b) 101 c) 73	b) 24·3 c) 52·3 b) 23·8 c) 51·8 b) 21·8 c) 49·8			
					Komotau Rakonitz Saaz				b) 74·8 c) 74·8 b) — c) 47·3 b) 63·3 c) 63·3	b) 58·0 c) 43·0 b) — c) 46·7 b) 53·0 c) 39·0	b) 16·8 c) 31·8 b) — c) 0·6 b) 10·3 c) 24·3			
				Saaz	Eger Franzensbad				b) — c) 66·0 b) — c) 65·5	b) — c) 50	b) — c) 16·0 b) — c) 15·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2453	Buschtehrader Eisenbahn		Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose], Stärkezucker, Bleizucker) zum Export aus Oesterreich-Ungarn mit directen Frachtbriefen, in denen eine ausserhalb Oesterreich-Ungarn gelegene Station als Bestimmungsstation erscheint	Kralup	Eger	1. Aufgabe als Frachtgut von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif. Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen 1 bis V	117·0	52	65·0	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung. (Die officiellen Frachtsätze, bezw. Nachlässe gelten nur für Zucker aller Art der Position Z — 8 des Tarifes, Theil I)
					Franzensbad				116·5		64·5			
					Tirschnitz				114·0		62·0			
				Prag (Bubna)	Eger				118·0		66·0			
					Franzensbad				117·5		65·5			
					Tirschnitz				115·5		63·5			
				Prag (Smichow)	Eger				119·5		67·5			
					Franzensbad				119·0		67·0			
					Tirschnitz				117·0		65·0			
				Kralup	Komotau				66·5	31	35·5			
				Prag (Bubna)					67·5		36·5			
				Prag (Smichow)					69·0		38·0			
				Kralup	Saaz				55·0	29	26·0			
				Prag (Bubna)					56·0		27·0			
				Prag (Smichow)					58·0		29·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger				125·3	52	73·3			
					Franzensbad				124·8		72·8			
					Tirschnitz				122·8		70·8			
					Komotau				74·8	32	42·8			
					Saaz				63·3	30	33·3			
				Saaz	Eger				66·0	37	29·0			
					Franzensbad				65·5		28·5			
2454			Zucker, und zwar Raffinadezucker	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)		1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	b / c	Verschieden			
					Annathal Rothau					106·5 / 86·0				
					Bleistadt					103·5 / 83·5				
					Carlsbad					86·0 / 73·0				
					Chodau					91·5 / 73·0				
					Dassnitz					99·3 / 73·0				
					Davidsthal					98·0 / 81·0				
					Falkenau a. d. E.					97·5 / 73·0				
					Hartenberg					101·0 / 81·0				
					Hauenstein Warta					72·0 / 61·5				
					Horatitz					54·0 / 41·0				
					Kaaden Brunnersdorf					62·0 / 51·5				
					Klingenthal					112·0 / 92·0				
					Klösterle					65·5 / 55·0				
					Königsberg Maria Kulm					99·3 / 73·0				
					Krima Neudorf					72·5 / 61·5				
					Kupferberg					81·0 / 69·5				
					Michelob					— / 37·0				
					Milostin Kounowa					— / 37·0				
					Mostau Nebanitz					99·3 / 73·0				
					Neudau					82·0 / 71·0				
					Neusattl					93·5 / 73·0				
					Ober-Graslitz					109·5 / 89·5				
					Pressnitz Reischdorf					78·5 / 67·5				
					Priesen					54·0 / 41·0				
					Pürstein					69·0 / 58·5				
					Reitzenhain					80·0 / 68·5				
					Satkau Teschnitz					— / 37·0				
					Schlackenwerth					78·0 / 67·5				
					Schmiedeberg					85·5 / 74·5				
					Sebastiansberg					76·5 / 65·0				
					Sonnenberg					75·5 / 64·0				
					Trnowan					49·0 / 37·0				
					Unter-Graslitz					108·0 / 88·0				
					Weipert					92·0 / 81·0				
					Welchau Wickwitz					75·0 / 64·5				
					Zieditz					99·0 / 73·0				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2455	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Wagenladungsgüter der Classen A, B, C der Specialtarife 1 und 2, sowie der Ausnahmetarife I, II, III und IV	Chodau	Walzwerk Neudek	Für das 40000 Tonnen übersteigende Quantum, welches innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses verfrachtet wird. Stückgüter werden in das Quantum von 40000 Tonnen nicht eingerechnet	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	10 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen mittelst Consignation bis spätestens Ende Februar 1896 zu bewirkende Vorlage aller auf die Verfrachtung innerhalb des Jahres 1895 bezughabenden Frachtbrief-Duplicate bei den aufgegebenen, resp. der Original-Frachtbriefe bei den angekommenen Gütern	Die Verschubgebühren in Neudek-Walzwerk sind in dem ermässigten Frachtsatze nicht inbegriffen
			Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 des Tarif-Theiles 1	Friederich- und Norbertizeche	Walzwerk Neudek				11·5 kr.	10 kr.	1·5 kr.			
				oder umgekehrt										
2456	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art	Kaschitz	Zuckerfabrik Hohentrebetitsch	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen, wobei Frachtstücke mit weniger als 50 kg pro Frachtbrief als volle 50 kg gerechnet werden b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 18. August 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 17. August 1895	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	a) 6·25 kr. b) 5·— kr.		Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Wagen a) für die ersten 6000 Tonnen b) für das 6000 Tonnen übersteigende Jahresquantum				a) 5·— kr. b) 4·5 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender, bezw. Empfänger lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Original-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende September 1895 vorzulegen sind	
				oder vice versa										

Sollte innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses ein Minimalquantum von 6000 Tonnen nicht erreicht werden, so ist der Abgang des auf 6000 Tonnen fehlenden Quantums mit 5 kr. pro 100 kg zu vergüten, so dass eine Minimal-Fracht-Einnahmeusumme von 3000 fl. an die Localbahn Kaschitz—Schönhof—Radonitz entrichtet werden muss. In das Quantum von 6000 Tonnen werden alle Frachten, welche auf der Strecke Kaschitz—Schönhof in der Zeit vom 18. August 1894 bis inclus. 17. August 1895 von der Zuckerfabrik Hohentrebetitsch aufgegeben oder übernommen werden, eingerechnet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2457	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art (mit Ausnahme von Kohle und Zuckerrüben)	Kaschitz transit	Zuckerfabrik Radonitz (oder vice versa)	a) Bei Aufgabe beliebiger Mengen, wobei Frachtstücke unter 50 kg pro Frachtbrief für volle 50 kg berechnet werden b) Bei Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif		a) 18 kr. b) 13 kr.		Im Kartirungswege		Für die Umladung von Stückgütern in der Station Kaschitz ist in jedem Falle eine Umladungsgebühr von 2 kr. pro 100 kg zu bezahlen und werden Sendungen unter 100 kg für volle 100 kg gerechnet
			Kohle, mineral., der Posit. K. 32 des Tarif-Theiles I	Kaschitz transit	Zuckerfabrik Radonitz	Bei Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg				kr. 9				
			Zuckerrüben der Pos. Z. 13 des Tarif-Theiles I							7				

Anmerkung. Bei Inanspruchnahme obiger ermässigten Frachtsätze muss für die Verfrachtungen von und nach der Zuckerfabrik Radonitz auf der Kaschitz-Schönhof-Radonitzer Localbahn innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses an Frachteinnahmen mindestens ein Betrag von 15000 fl. bezahlt werden. In diese Minimal-Frachtensumme von 15000 fl. sind auch alle jene Einnahmen der Kaschitz-Schönhof-Radonitzer Localbahn einzurechnen, welche aus solchen Verfrachtungen, mit Ausnahme der nach Kaschitz gehenden Localkohle, resultiren, welche von den Stationen Radonitz, Willomitz und Gr.-Witschitz für dritte Personen nach oder von Kaschitz bewerkstelligt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2458	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K. 32 des Tarif-Theiles I	Laderampe der Katharinazeche	Elbogen Stadtbahnhof	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	kr. 4		Im Kartirungswege		
					Neusattl					4				
					Elbogen Stadtbahnhof	**Auflieferung eines Jahresminimalquantums von 500 Wagen.** Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Wagen			kr. 4	3·5	kr. 0·5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
					Neusattl				4	3·5	0·5			
2459			Güter aller Art	Dampfziegelei Grünlas	irgend zur Verladung überhaupt geeigneten Punkten der Elbogner Localbahn (exclusive des Granesauer Flügels) (oder vice versa)	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und zwar: a) für Wagen mit 11300 kg Ladegewicht b) " " " 10000 " " c) " " " 8000 " " d) " " " 6000 " "	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	a) fl. 3·50 b) " 3·— c) " 2·50 d) " 2·— pro Wagen		Im Kartirungswege		

Wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Anzahl von 900 Wagen a) 11300 kg Ladegewicht oder bei Verwendung kleinerer Wagen die Anzahl von 10170 Tonnen überschritten wird, so wird für die dieses Quantum übersteigenden Verfrachtungen von diesen Frachtsätzen gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender, bezw. Empfänger lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Original-Frachtbriefe ein Nachlass von 14¹/₄% im Refactiewege vergütet. Diese Frachtdocumente sind bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen. Bei Zählung der Wagen, resp. der beförderten Tonnen zählen alle Wagen, welche am Verladegeleise der Dampfziegelei Grünlas factisch beladen oder entladen wurden, also auch jene, welche etwa von dritten Parteien auf dem Verladegeleise be- oder entladen werden, mit Ausnahme jener Wagen, welche etwa zu Bahnerhaltungszwecken dort entladen werden. Stückgüter werden nicht eingerechnet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
426	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle oder Lösche der Position K. 32 des Tarif-Theiles I	Katharinazeche Helenenschacht	Dampfziegelei Grünlas	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und zwar: a) für Wagen mit 11300 kg Ladegewicht b) " " " 10000 " " c) " " " 8000 " " d) " " " 6000 " "	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	a) fl. 2·36 b) " 2·25 c) " 1·88 d) " 1·50 pro Wagen		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2461	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Roheisen der Position E 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mürzzuschlag transit	Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	Kreuzer 3·5		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von dem Sägewerke in Arzbach, bezw. von dem Eisenwerk in Kohleben zur Aufgabe gelangen oder an dieses Werk addressirt sein
				Neuberg (oder vice versa)	Kohleben					4·5				
			Eisen der Position E 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mürzzuschlag transit	Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen				3·5				
			Holz der Position H 19 und 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Arzbach	Mürzzuschlag	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen				5·5				
				Arzbach	Kohleben					4·5				
				Kohleben (oder vice verca)	Mürzzuschlag					2·94				
			Holzkohle	Arzbach	Kohleben	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens für 10000 kg pro verwendeten Wagen				3·24				
				Mürzzuschlag	Kohleben					3·50				
			Stein- und Braunkohle der Position K 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mürzzuschlag transit	Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens				3·0				
						Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen								
2462	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Magnesit, roh, auch gebrannt, sowie gemahlen, als Frachtgut	Leoben transit	Den Grenzstationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der zum Transporte beigestellten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C bestehenden tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen über die Grenzen austreten und zu diesem Behufe mit direct nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Wagenladungsclasse C	Ausnahmetarif I	Verschieden	Im Kartirungswege		

Portlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2463	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art als Frachtgut*)	Wien (K.E.B.)	Passau, k. k. österr. Staatsbahnen	a) Die Sendungen müssen nachweisbar nach, resp. von England zur Beförderung gelangt sein. b) Auflieferung, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagenladung auf einen Frachtbrief. c) Die Sendungen müssen auf Grund parteiseitiger Frachtbriefvorschrift in Passau, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, zur Umexpedition gelangen	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895		Verschieden		Francs Gold 1·50		Verschieden		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplicate, sowie Original-Connossements, welche Documente die englische Provenienz, resp. die englische Destination unzweifelhaft nachweisen müssen. Diese Documente sind mit ordnungsmässig gestempelter Rechnung spätestens 3 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses in Vorlage zu bringen	*) Die Sendungen dürfen nicht aus Artikeln gebildet sein, welche laut Betriebs-Reglement des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen nur bedingungsweise zum Transport zugelassen sind. Dagegen unterliegt die Anwendung des gegenwärtigen Zugeständnisses auf solche nur bedingungsweise zum Transport zugelassene Artikel keinem Anstande, wenn dieselben einzeln in Wagenladungen von mindestens 5 oder 10 Tonnen zur Auflieferung gebracht werden.
				Leobersdorf							1·65						
				Wittmannsdorf							1·63						
				oder umgekehrt													
2464	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hydraulischer Kalk (Roman-Cement), in Fässer oder Säcke verpackt, jedoch nur, wenn die Sendungen durch in die Fässer eingebrannte, bezw. auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hypraulischer Kalk (Roman-Cement) kenntlich gemacht sind	a) Kufstein b) Kiefersfelden		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Nachtrag IV vom 1. April 1894 zu Theil II, Heft 1, des österreichisch-ungarisch-bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892	Kreuzer ö. W. a)	b)	a)	b)	a)	b)	Im Kartirungswege		
					Klein-Schwechat				57	56	49	48	8	8			
					Klosterneuburg-Weidling				57	56	49	48	8	8			
					Krems				54	53	46	45	8	8			
					Krumnussbaum				47	46	39	38	8	8			
					Linz				38	37	31	30	7	7			
					Mauthausen				41	40	33	32	8	8			
					Melk				48	47	40	39	8	8			
					Nussdorf				57	56	49	48	8	8			
					Pöchlarn				47	46	39	38	8	8			
					Tulln				56	55	47	46	9	9			
					Wien Donauquai-bahnhof				61	60	53	52	8	8			
					Wien (K.E.B.)				56	55	48	47	8	8			
					Wien (K.F.J.B.)				57	56	49	48	8	8			
					Wien Lagerhaus				61	60	53	52	8	8			
					Wien Praterquai				61	60	53	52	8	8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer	Kreuzer	Kreuzer			
2465	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rundholz aus der Pos. H. 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Eisenau	Stanislau	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	66	42	24	Im Kartirungswege		
				Frassin a. M.					61	37·8	23·2			
				Gurahumora					59	36	23			
				Illischestie					56	34	22			
				Kaczyka					51	31·5	19·5			
				Kimpolung					68	44·1	23·9			
				Komauestie a. Sol.					46	29	17			
				Molit					64	39·6	24·4			
				Parhoutz					41	26·5	14·5			
				Pertestie					49	30·5	18·5			
				Strigvia					54	33	21			
				Theodorestie					44	28	16			
				Wama					65	40·8	24·2			
2466	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohzucker der Pos. Z 11 der Güterclassification des Tarifes Theil 1	Kremsier	Sędziszów	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarifheft 1 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. October 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 81		Im Kartirungswege		
				Radwanitz						76				
				Rohatetz						90				
				Stauding						65				
				Troppau						67				
2467	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Packbretter aus weichem Holze, gebrauchte	Wien K.E.B.	Neubruck	Aufgabe als Frachtgut in beliebiger Menge und mit Frachtbriefen, auf welchen die Neubrucker Papierfabrik sowohl als Absender als auch als Empfänger erscheint	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31 December 1895	Localtarif	Classe II 64 kr. Classe A 44 kr.	33 kr.	Classe II 31 kr. Classe A 11 kr.	Im Kartirungswege		
2468	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art bei Frachtzahlung für a) 5000 kg b) 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Neusattl, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Frankfurt a. M. transit	Bestimmungen des Rhein- und Main-Umschlagstarifes vom 1. October 1886	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr vom 1. October 1886		Mark a) 1·85 b) 1·23		Im Kartirungswege		
					Frankfurt a. M. Hafen					a) 1·85 b) 1·23				
					Gustavsburg transit					a) 1·96 b) 1·30				
					Kastel Hafen					a) 1·98 b) 1·31				
					Mainz Hafen					a) 1·98 b) 1·31				
					Ludwigshafen transit					a) 2·06 b) 1·36				
					Mannheim transit					a) 2·06 b) 1·36				
2469	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Chromsaures Kali und Natron als Frachtgut	Hrastnig	Bludenz	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife		Kreuzer ö. W. 157·8		Im Kartirungswege		
					Bregenz					170·8				
					Buchs					166·6				
					Dornbirn					168·1				
					Feldkirch					162·6				
					Frastanz					161·7				
					Götzis					165·3				
					Hard-Fussach					170·5				
					Hohenems					166·4				
					Lauterach					169·9				
					Lindau Stadt					173·0				
					Lindau Rgrbhf.					172·3				
					Lustenau					171·4				
					Nendeln					165·0				
					Nenzing					160·2				
					Rankweil					163·5				
					Schaan-Vaduz					166·1				
					Schwarzach					168·8				
					St. Margrethen					171·9				
					Strasseuhaus					159·1				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2470	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz	von Stationen der Strecke Unter-Drauburg—Wolfsberg	Unter-Drauburg	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Absender, resp. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Südbahn bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	0·158 kr. pro 100 kg und jedes km	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Eisenwaaren und Schnittholz	Neuberg	Mürzzuschlag									
2471	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser a) verpackt in Kisten, Rahmen, Verschlagen oder Harassen b) lose verladen	Hawran	Paris (Douane und Reuilly)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895		Verschieden	Zugestandener Frachtsatz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 / 10000 Kilogramm, Francs Gold für 1000 kg: a) 72·10 (0·20*) / 65·10 (0·20*); b) 71·55 (0·20*) / 65·10 (0·20*)		Im Kartirungswege		Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Centimes pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn erhoben. *) Coursdifferenzen. Dieselben werden bis auf Weiteres in doppeltem Betrage von den darüber stehenden Frachtsätzen abgezogen
2472	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Ceresin A mit der Bestimmung nach Paris Douane	Mährisch-Ostrau	1. Novéant transit; 2. Altmünsterol transit; 3. Delle transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direct nach Paris (Douane und Reuilly) oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			Zugestandener Frachtsatz Francs Gold pro 1000 kg a) / b): 1. 77·85 / 61·05; 2. 72·80 / 56·00; 3. 72·45 / 55·65		Im Kartirungswege		
			Ceresin B mit der Bestimmung nach Paris Reuilly	Mährisch-Ostrau	1. Novéant transit; 2. Altmünsterol transit; 3. Delle transit					1. 77·25 / 60·45; 2. 72·90 / 56·10; 3. 72·50 / 55·70				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2473	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Güter aller Art	Humpoletz	Swĕtla	a) In beliebigen Mengen b) Bei 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 70 b) 60	Verschieden	Im Kartirungswege		
				„	Iglau					a) 80 b) 70				
				Heraletz-Pollerskirchen	„					a) 60 b) 50				
				und vice versa										
			Güter nebenbezeichneter Classen: Sperrige Güter	Humpoletz	Tetschen Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen				376				
			I							304				
			II							260				
			A							222				
			Sperrige Güter		Lieben und Prag Oe.N.W.B.					276				
			I							230				
			II							192				
			A							156				
			Sperrige Güter		Wien Oe.N.W.B.					402				
			I							320				
			II							270				
			A							222				
			und vice versa											
			Güter der Classen II	Humpoletz	Časlau					118				
			A		„					106				
			II		Kolin					138				
			A		„					123				
			und vice versa											
2474	Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz		Eilgut	Přivoz (Station M.-Ostrau K.F.N.B.) und Witkowitz	Bahnhof M.-Ostrau Stadt	In beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Heller 30	Heller 20	Heller 10	Im Kartirungswege		
			Sperrige Güter			a) Bei Aufgabe von weniger als 3000 kg b) von 3000 kg bis 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen			a) 27 b) 21	18 18	9 3			
			Güter der Classe I						a) 27 b) 21	16 16	11 5			
			Güter der Classe II						a) 27 b) 21	12 12	15 9			
2475			Eilgut	Přivoz (Station M.-Ostrau K.F.N.B.)	Witkowitz	In beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895		60	40	20			
			Sperrige Güter			Bei Aufgabe: a) von weniger als 3000 kg, b) von 3000 kg bis 5000 kg pr. Frachtbrief u. Wagen			a) 54 b) 42	36 36	18 6			
			Güter der Classe I						a) 54 b) 42	32 32	22 10			
			Güter der Classe II						a) 54 b) 42	24 24	30 18			
			Geringste Transportgebühr ohne Rücksicht auf die Entfernung						40	20	20			

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Der am 31. December 1894 fällige Zinsencoupon unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird, u. zw.:

jener der Schuldverschreibungen lit. A per 1500 Mk. d. R.-W., mit 30 Mk. d. R.-W., und jener der Schuldverschreibungen lit. B per 300 Mk. d. R.-W. mit 6 Mk. d. R.-W. vom 2. Jänner 1895 an

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst.

Teplitz, den 15. December 1894.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Bau-Ausschreibung.

Auf der im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden **Wienthallinie der Wiener Stadtbahn** ist die Ausführung von Unterbau-Arbeiten in der Strecke Hütteldorf—Hietzing im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Einheitspreise, getrennt nach Losen oder im Ganzen.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen, und zwar:

im Baulose 18a von km 0·0 bis km 0·78 der Wienthallinie und von km 6·30 bis km 4·65 der Kaiserin Elisabeth-Westbahn	zusammen lang 2·43 km	fl. ö. W. 276.106
im Baulose 18b von km 0·78 bis km 1·70 der Wienthallinie	„ 0·92 „	„ „ 387.269
„ „ 18c „ „ 1·70 „ „ 2·80 „ „	„ 1·10 „	„ „ 424.545
„ „ 18d „ „ 2·80 „ „ 3·836 „ „	„ 1·036 „	„ „ 430.529
	zusammen lang 5·486 km	fl. ö. W. 1,518.449

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Donaucanal- und Wienthallinie (IX. Waisenhausgasse 16), einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens 5. Jänner 1895, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im December 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 146. **Wien, 20. December 1894.** **VII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 11. December 1894,*) betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn für den Staat.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die nachfolgenden, zwischen den Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der Regierung mit den betreffenden Eisenbahn-Gesellschaften zu Wien am 7. Juni, dann 4. und 23. October 1894 abgeschlossenen Uebereinkommen,**)

a) betreffend die Einlösung der privilegirten Böhmischen Westbahn durch den Staat;
b) betreffend den Ankauf der privilegirten Mährischen Grenzbahn durch den Staat;
c) betreffend den Ankauf der Mährisch-schlesischen Centralbahn durch den Staat

werden genehmigt.

Artikel II.

Die Regierung wird ermächtigt, nebst den ob der Böhmischen Westbahn haftenden vierpercentigen Prioritätsanlehen im ursprünglichen Gesammt-Nominalbetrage von 14,303.000 fl. und 1.999.800 Mark die Verzinsung und Tilgung der nachstehenden, noch von den Gesellschaften aufzunehmenden Prioritätsanlehen auf den Staat zur Selbstzahlung zu übernehmen, und zwar:

1. Des nach den §§ 6 und 7 des im Artikel I, lit. a), bezeichneten Uebereinkommens von der Actiengesellschaft der privilegirten Böhmischen Westbahn aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 26,500.000 fl. österr. Währ. oder 53,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, welches, vom 1. Jänner 1895 angefangen, ohne jeden Steuer-, Stempel- oder Gebührenabzug mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 70 Jahren zurückzuzahlen ist.

2. Des nach § 4 des im Artikel I, lit. b), bezeichneten Uebereinkommens von der Actiengesellschaft der privilegirten Mährischen Grenzbahn aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 12,000.000 fl. österr. Währ. oder 24,000.000 Kronen, welches, vom 1. September 1894 angefangen, ohne jeden Steuer-, Stempel-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 69 Jahren zurückzuzahlen ist.

3. Des nach § 3 des im Artikel I, lit. c), bezeichneten Uebereinkommens von der Actiengesellschaft der Mährisch-schlesischen Centralbahn aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 16,500.000 fl. österr. Währ. oder 33,000.000 Kronen, welches, vom 1. Jänner 1895 angefangen, ohne jeden Steuer-, Stempel-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit vier Percent zu verzinsen und längstens bis zum 1. December 1965 zurückzuzahlen ist.

Artikel III.

Aus den Beständen, welche zufolge der im Artikel I angeführten Uebereinkommen dem Staate zu übergeben sind, sowie aus dem durch die Begebung der neuen Obligationen zu erzielenden Erlöse sammt den zu-

*) Enthalten in dem am 14. December 1894 ausgegebenen LXXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 229.
**) Diese Uebereinkommen sind bereits im Verordnungs-Blatte Nr. 134 zum Abdrucke gelangt.

wachsenden Fructificationszinsen ist, soweit diese Bestände nicht zur Bedeckung der dem Staate im Sinne des bezüglichen Uebereinkommens obliegenden vertragsmässigen Zahlungen herangezogen werden müssen, für jede der im Artikel I genannten drei Eisenbahnen je ein abgesonderter Investitionsfonds zu bilden.

Die Verwendung dieser Investitionsfonds, welche zur Bedeckung der Kosten für Neu- und Erweiterungsbauten, Anschaffungen an Fahrpark, Inventargegenständen u. dgl. für die betreffende Eisenbahn, wie auch zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für an dieselbe anstossende Zweig- und Industriebahnen bestimmt sind, zu den eben angeführten Zwecken ist auf verfassungsmässigem Wege anzusprechen, wobei der in den Staatsvoranschlag des bezüglichen Jahres als ausserordentliche Einnahme einzustellende entsprechende Theilbetrag des betreffenden Fonds als Bedeckung zu dienen hat.

Für das Jahr 1895 werden der Regierung zur Bestreitung von Investitionsauslagen Specialcredite mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896, und zwar für die privilegirte Böhmische Westbahn in der Höhe von 600.000 fl., für die privilegirte Mährische Grenzbahn in der Höhe von 150.000 fl. und für die Mährisch-schlesische Centralbahn in der Höhe von 100.000 fl. österr. Währ. bewilligt, deren Bedeckung in der vorhin bezeichneten Weise stattzufinden hat.

Artikel IV.

Die Regierung wird ermächtigt, den von der Mährisch-schlesischen Centralbahn bereits in Angriff genommenen Ausbau der in Schlesien gelegenen Theilstrecke der in dem Staatsvertrage zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, vorgesehenen Eisenbahnverbindung von Troppau nach Ratibor nebst der aus diesem Anlasse erforderlichen Erweiterung des Bahnhofes in Troppau auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen.

Zur Bestreitung der gemäss § 2 des im Artikel I, lit. c), bezeichneten Uebereinkommens an die Mährisch-schles. Centralbahn zu leistenden Vergütung für die derselben anlässlich der obigen Bauten erwachsenden Auslagen sammt Zinsen, sowie der bis zur Vollendung dieser Bauten weiter auflaufenden Kosten wird der Regierung ein Credit in der Höhe von 400.000 fl. mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896 bewilligt, welcher aus dem nach Artikel III für die genannte Bahn zu bildenden Investitionsfonds in der daselbst angeführten Weise zu bedecken ist.

Artikel V.

Von der Einkommensteuer-Vorschreibung der Staatseisenbahnen ist in den Jahren 1895 bis 1909 ein Betrag vorweg auszuscheiden, welcher der Erwerb- und Einkommensteuer gleichkommt, die im Jahre 1894 der Actiengesellschaft der Böhmischen Westbahn vorgeschrieben war.

Dieser Betrag ist in folgender Weise in Vorschreibung zu bringen:

a) zehn Percent desselben sind in Wien vorzuschreiben;

b) sodann sind in den ersten fünf Jahren je 90, in den folgenden fünf Jahren je 85 und in den weiter folgenden fünf Jahren je 80 Percent des oben bezeichneten, vorweg ausgeschiedenen Betrages in Böhmen, und zwar an jenem Orte, bezw. an jenen Orten vorzuschreiben, wo, falls die Böhmische Westbahn nicht verstaatlicht worden wäre, nach den jeweilig geltenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen die Vorschreibung der auf das Land entfallenden Steuerquote der genannten Bahn stattzufinden hätte;

c) der hienach während des 6. bis 15. Jahres erübrigende Rest von fünf, bezw. zehn Percent des vorweg ausgeschiedenen Betrages ist am Sitze der obersten Geschäftsleitung der Staatseisenbahnen in Vorschreibung zu bringen.

Erst der nach vollzogener Ausscheidung des im ersten Absatze dieses Artikels bezeichneten Betrages erübrigende Rest der Steuervorschreibung der Staatseisenbahnen ist im Sinne der für den Ort der Vorschreibung dieser Steuer jeweilig geltenden allgemeinen Bestimmungen aufzutheilen, wobei jedoch die Kilometerlänge der Böhmischen Westbahn nicht mehr zu Gunsten Böhmens in Anschlag gebracht werden darf.

Nach dem Jahre 1909 haben für die im ersten Absatze genannte Bahn die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen über die Vorschreibung der Steuer für die Staatseisenbahnen in volle Wirksamkeit zu treten.

Artikel VI.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnen sind — abgesehen von den vertragsmässig in fremdem Betriebe stehenden Anschlussstrecken der Mährisch-schlesischen Centralbahn von Jägerndorf und Troppau bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Leobschütz und Ratibor — von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel VII.

Die drei den Gegenstand des gegenwärtigen Gesetzes bildenden Uebereinkommen, sowie die durch dieselben und durch die nach den einschlägigen Bestimmungen derselben eintretende Liquidation der bezüglichen Bahngesellschaften veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden, insbesondere auch die zum Behufe der eisenbahnbücherlichen Löschung der bestehenden, in diesen Uebereinkommen näher bezeichneten fünfpercentigen Prioritätsanlehen sammt allem Anhange erforderlichen Urkunden, Erklärungen, Eingaben und Eintragungen, sowie die zufolge dieser drei Uebereinkommen zu emittirenden neuen Prioritätsobligationen und die bücherliche Eintragung der letzteren geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Desgleichen erfolgt die Verzinsung und Rückzahlung der eben gedachten neuen Prioritätsobligationen ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug.

Auch wird in Ansehung der zufolge Artikel IV auszubauenden Bahnstrecke von Troppau bis zur Reichsgrenze gegen Ratibor die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel VIII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 11. December 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den §§ 4, 12, 20, 25 und 34 geänderten Statuten der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn genehmigt.

Wien, am 7. December 1894. — Z. 31.501. H.-M.-Z. 68.465.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 334. Sitznng des Abgeordnetenhauses vom 15. December wurde eine Regierungsvorlage, betreffend die Verwendbarkeit der von der Landesbank des Königreiches Galizien zu emittirenden Eisenbahnobligationen zur fruchtbringenden Anlegnng von Stiftnngs-, Pupillar- nnd ähnlichen Capitalien, vorgelegt.

Die Abgeordneten Dr. Ritter von Rainer nnd Genossen fragten den Herrn Handelsminister, ob er die Frage der Verbindung Triests mit den Hinterländern dnrch Herstellung einer zweiten Eisenbahnlinie in absehbarer Zeit zur Lösung zu bringen gedenke; in hejahendem Falle, durch welche der in Erörterung gezogener Eisenbahnlinien er dies zu thnn beabsichtige.

In der 335. (Abend-) Sitzung des Ahgeordnetenhanses vom 17. December interpellirten die Ahgeordneten Morre und Genossen den Herrn Minister des Innern und den Herrn Handelsminister in Betreff der Missstände auf der Localbahn Radkersburg—Luttenberg.

Die Abgeordneten Dr. Hallwich und Genossen interpellirten den Herrn Handelsminister wegen Aufhebung der Refactien für Mehlsendungen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Wirthschaftshöfe in Beřkowitz und Bodenbach.) In den Stationen Beřkowitz-Melnik und Bodenbach werden für Zwecke der Bahnhediensteten Wirthschaftshöfe hergestellt.

[5. December, Z. 66.174.]

— (Linie Pořičan—Nimbnrg: Keller in Nimbnrg.) In der Station Nimburg wird für Zwecke der Bahnbediensteten ein oberirdischer Keller hergestellt.

[27. November, Z. 64 558.]

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Zittau-Reichenberger Bahn: Wetterdach in Alt-Warnsdorf.) In der Haltestestelle Alt-Warnsdorf wird durch die General-Direction der kgl. Sächs. Staatshahnen zum Schutze des Lagerplatzes des Kaufmannes A. Werner ein 25 m langes und 5 m breites Wetterdach hergestellt. [6. December, Z. 66.173.]

Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza. (Politische Begehnng.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kimpolung hat die politische Begehung nnd Enteignungsverhandlung, betreffend das Project der Wiederherstellung und Sicherung des durch Hochwasser zerstörten Bahnkörpers in km 2·7/3·0 der Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza, auf den 28. December anberaumt. Mit der Leituug dieser Amtshandlung wnrde der k. k. Regierungssecretär Wissarin Gribowski betraut.

[11. December, H.-M.-Z. 67.050.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfnng.) Am 10. November fand am Bahnhofe in Lemberg im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung der auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu verwendenden Lastzugslocomotive mit Schlepptender (Compound-System mit Gölsdorf-Anfahrtsvorrichtung) statt. Diese Locomotive besitzt die Inventarnummer 5910, Kategorie IIIc, wurde im Jahre 1894 in der Locomotivfabrik Floridsdorf nen gebaut und mit der Fabrikationsnummer 908 versehen. Der Kessel derselben wnrde der amtlichen Druckprobe am 20. März 1894 mit anstandslosem Ergebnisse nnterzogen. Die Maschine selbst besitzt im Ganzen drei mit einander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triehachse ist, ferner hat dieselbe aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Zensinger, ist anssenliegend, nnd geschieht die Umsteuerung mit Schraube. Das Kesselgewicht wird durch 6 Blattfedern auf die Achsen übertragen, der Kessel ist mit einer vollständigen Armatnr ansgerüstet, und ist die Locomotive ausserdem versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, 2 Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Sieb-Funkenfänger, Vacunmbremse und Tenderspindelbremse, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser, Ricourventil, Centralschmiervorrichtung und einem schwach conischen Rauchfang. Die Spurweite der Maschine ist normal und das Totalgewicht derselben in ausgerüstetem Znstande beträgt 42 Tonnen, die concessionirte Dampfspannnng derselben 12 Atmosphären. Die mit dieser Locomotive am 10. November unternommene Probefahrt fand auf der 8·7 km langen Theilstrecke Lemberg—Zimna-woda der k. k. Oesterr. Staatsbahnen statt, und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 54 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 41 km pro Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf das allseitig günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfnng nnd die anstandtlose Probefahrt wurde die vorbeschriebene Maschine dem öffentlichen Zngförderungsdienste auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 66.506.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Fahrhetriebsmittel-Vermehrung.) Das k. k. Handelsministerinm hat dem Verwaltungsrathe der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die erbetene Bewilligung zur beabsichtigten Anschaffung nachstehender Fahrbetriebsmittel ertheilt, nnd zwar für:

a) 5 Lastzugslocomotiven mit sechsfach gekuppelten Rädern nebst einer Reserverädergarnitur;
b) 5 dreiachsige Tender mit Sicherheitsschleifen für das Bremsgestänge;
c) 3 Personenwagen II./III. Classe mit Intercommunication und Bremse;
d) 4 Conducteurwagen mit Intercommunication und Bremse;
e) 12 Lowris von 15 Tonnen Ladegewicht mit Wänden, ohne Bremse;
f) 20 Langholzwagen ohne Bremse;
g) 7 gedeckte Güterwagen mit Bremse von 16·25 m² Ladefläche und
h) 14 gedeckte Güterwagen ohne Bremse von 22·6 m² Ladefläche,

sämmtlich nach bereits vom k. k. Handelsministerium genehmigten Typenplänen. [Z. 63.662.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 5 Tenderlocomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigte neuerliche Anschaffung von 5 Stück dreiachsigen Localbahn-Tenderlocomotiven, welche in der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf nach den mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums genehmigten Typenplänen ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 66.511.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Anschaffung von zehn Personenwagen II. Classe.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Aussicht genommene Anschaffung von 10 Personenwagen für den Durchgangsverkehr, von welchen bereits 6 Stück, und zwar dreiachsige Wagen I/II. Classe, die für den Schnellzugsverkehr, und zwar hauptsächlich für die directen Auslandscourse, bestimmt sind, mit Rücksicht auf den besonders dringenden Bedarf dieser Wagen bei der Firma F. Ringhoffer in Prag in Bestellung gebracht wurden, genehmigt. [Z. 59.666.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Politisch-administrative Begehung in Angelegenheit der Umwandlung des Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb.) Am 1. December fand in Budapest unter Führung des Ministerialrathes Ladislaus Vörös und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und der hauptstädtischen Communalbehörden, sowie jener der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und jener der Staatsbrücken-Verwaltung die politisch-administrative Begehung der Linien der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb anlässlich der projectirten Einführung des elektrischen Betriebes im Bereiche sämmtlicher Linien des gesellschaftlichen Betriebsnetzes statt. Die Commission beschloss, in Beziehung auf die Richtung der Linien und auf die Trasse die vorgelegten Pläne und das dazu gehörige Programm der Gesellschaft im Allgemeinen zur Grundlage der Begehung zu nehmen, und wurden die umzugestaltenden Linien des Betriebsnetzes einzeln der Prüfung unterzogen, wobei, vorbehaltlich der nachträglichen genaueren Bestimmung, jene Strecken präcisirt wurden, auf welchen die Stromleitung je ober- oder unterirdisch einzurichten, wo ferner die oberirdische Leitung definitiv und wo selbe eventuell nur provisorisch zu legen sei. Es wurde ferner im gegenseitigen Einvernehmen beschlossen, dass die Betriebslinie in das Zugliget (Anwinkel, Ofener Gebirge) sofort bis zur Restauration „zum Fasan" verlängert werde. Zu erwähnen ist, dass zufolge des vom General-Director Heinrich Jellinek der hauptstädtischen Communalverwaltung vorgelegten Berichtes mit Rücksicht auf die bedeutende Länge des gesammten Betriebsnetzes die Umgestaltungskosten mit rund 9,000.000 fl. zu bemessen sind, in welcher Summe allerdings auch die Baukosten der vertragsmässig herzustellenden Ergänzungslinien im Ausmasse von ca. 20 km inbegriffen sind. Es werden zwei Central-Stromerzeugungsstationen, und zwar je eine für die donaulinksuferseitigen Bezirke IV—X (Pest, Uj-Pest [Neupest], Rákos, Köbánya [Steinbruch] und die Extravillán-Linien) und je eine für die rechtsuferseitigen Bezirke I—III (Buda [Ofen], O-Buda und Zugliget [Auwinkel]) mit je 2000 Pferdekräften erbaut werden, und wird beim Bau der für den Betrieb der linksuferseitigen Linien zu errichtenden Centralstation darauf Rücksicht genommen werden, dass nach Massgabe des Bedarfes die Leistungsfähigkeit derselben bis zu 4000 Pferdekräften erhöht werden kann. Für die Extravillán-Linien sind sehr grosse Wagen mit 54 Sitzplätzen in Aussicht genommen, deren Kosten sich per Wagen auf circa fl. 10.000 stellen werden; für die Ofener Linien werden mit Rücksicht auf die bedeutenden Steigerungen speciell construirte in Betrieb gesetzt werden. Die auf vergleichenden Daten basirten Betriebskosten stellen sich bisher bei dem Pferdebetriebe auf 16 kr., bei dem elektrischen Betriebe werden sich selbe, insbesondere während der ersten Betriebsjahre, voraussichtlich auf 18 kr. per Wagen-Kilometer stellen, wogegen die Instandhaltungskosten der elektrisch betriebenen Bahnen gegenüber jenen mit Pferdebetrieb sich um circa 7 pCt. niedriger stellen werden. Die neu zu erbauenden Linien werden sofort mit eisernem Oberbau ausgerüstet, während jene bisher noch mit hölzernem Oberbaue belegten Theilstrecken des alten Betriebsnetzes bis zum Zeitpunkte der Einführung des allgemeinen elektrischen Betriebes gleichfalls und durchwegs auf eisernen Oberbau umzugestalten sind.

Projectirte Verlängerung der Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Rum bis Ukk. (Trassenbestimmung.) Die Interessenten der Comitate Vas und Zala haben im Einvernehmen mit der Münchener Localbahngesellschaft als Erbauerin der transdanubischen Localbahnen, das sind die Linien Boba—Ukk—Csátornya, Ukk—Tapolcza, Türje-Zala-Szent-Gróth, Zala-Szent-Iván—Kisfalud-Szent-Iván, Pozsony-Ujváros—Szombathely und Szombathely—Rum, den Beschluss gefasst, die Linie Szombathely—Rum (vergl. Vrdngs.-Bl. Nr. 103) in der Länge von circa 38 km über Kám, Szemenye, Hoszu-Peresztey und die Gemarkung der Gemeinde Keléd bis Ukk zum Anschlusse an die Linien Boba—Ukk—Csákatornya und Ukk—Tapolcza auszubauen und die Ausführung des Baues der Münchener Localbahngesellschaft zu übertragen. Durch Vermittlung der projectirten Linie Szombathely—Rum—Ukk, deren bereits im Betriebe stehenden Anschlussbahn Ukk—Tapolcza und der projectirten Fortsetzung letzterer von Tapolcza, eventuell von Sümeg aus zum Anschlusse an die Linie Keszthely—Balaton—Szent-György (vergl. Verdgs.-Bl. Nr. 71 und 97, Vorconcession Post 3, und Nr. 124) wird sodann von Szombathely aus die Südbahnlinie (Wien)—Wiener Neustadt—Szombathely—Kanizsa—Barcs mit deren Linie Budapest-Ofen—Balaton-Szent-György—Kanizsa—Pragerhof in Balaton-Szent-György verbunden werden.

Slavonische Localbahnen. Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung der Theilstrecke Našić—Uj-Kapela-Batrina und deren Flügelbahn Pleternica—Pozsega.) Am 3. December fand unter Führung des Sectionsrathes Ehrenhöfer des königl. Ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der den Betrieb führenden Direction der königl. Ungar. Staatsbahnen, die politisch-administrative Begehung der restlichen Theilstrecke Našić—Pleternica—Uj-Kapela-Batrina der Localbahn Eszék—Našić—Uj-Kapela-Batrina (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893) und deren Flügelbahn Pleternica—Pozsega statt. Im Bereiche der von der bereits im Betriebe stehenden Linie Eszék—Našić (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68) ausgehenden Hauptstrecke Našić—Pleternica—Uj-Kapela wurden nebst der Ausgangsstation Našić und der Einmündungsstation Uj-Kapela-Batrina in die Linie Zágráb (Agram)—Bosna-Bród noch Londjica, Caglin, Ciglenik, Pleternica, Ratkovica, Blacko und Jakšić, ferner auf der Flügelbahn die Endstation Pozsega als Stationen für den gesammten Verkehr, die Haltestellen Joljan und Lieskovica aber vorläufig nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Lastenverkehr in Wagenladungen eingerichtet. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der neuen Linien als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes.

Localbahn Versecz—Kubin. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 7. December fand unter Führung des Ministerialsecretärs Aladar Lakatos des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie jener der den Betrieb führenden Direction der königl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Versecz—Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85) statt. Nebst der entsprechend erweiterten Station Versecz der Linie Temesvár—Versecz—Báziás der königl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen wurden Vlajkovecz, Ulma, Temes-Miklós, Alibavár, Károlyfalva, Torontál-Petrovoszello, Mramarák-Deliblát, Bavaniste und Temes-Kubin für den gesammten Verkehr, die Ausweichstation Leánykut für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen, schliesslich die Umschlagstation Kubin-Dunapart (Donauufer [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34 und 54]) eingerichtet. Die Linie Versecz—Kubin wird die nordöstlichen Linien des ungarischen Eisenbahnnetzes am derzeit kürzesten Wege via Arad—Temesvár—Versecz—Kubin mit der Donau verbinden.

Ausland.

Italien. (Rollendes Materiale des Adriatischen Netzes). Am 30. September war der Stand des rollenden Materiales des Adriatischen Netzes folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern . .	418	8	426
Mit sechs gekuppelten Rädern .	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern .	111	—	111
Tender-Locomotiven für Secundärlinien	83	—	83
Tender-Locomotiven für den Verschiebedienst	18	—	18
Dampfwagen (Belpaire)	2	—	2
zusammen . . .	1.105	8	1.113
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	60	2	62
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Wagen III. Classe	1.453	—	1.453
Gemischte I. und II. Classe . .	512	—	512
Gemischte II. und III. Classe . .	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Zellenwagen	6	—	6
Postwagen	73	—	73
(für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	2	—	2
Wagen II. Classe	2	—	2
Gemischte I. und II. Classe . .	25	—	25
Wagen III. Classe	170	—	170
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Gemischte III. Classe mit Gepäcksabtheilung	4	—	4
zusammen . . .	3.168	2	3.170
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	665	15	680
zusammen . . .	665	15	680
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	93	6	99
Wagen für Kleinvieh	120	—	120
Für Frachten und Vieh, gedeckt	11.522	55	11.522
Für Frachten, hochbordig . . .	4.208	—	4.208
„ „ niederbordig . . .	3.749	—	3.749
Cisternenwagen	258	—	258
Schotterwagen	508	—	508
Rettungswagen	40	—	40
Tunnelwagen	4	—	4
Schneepfluge	27	—	27
Diverse Wagen	43	—	43
zusammen . . .	20.572	61	20.633

Schiffahrt.

Ungarische See- und Fluss-Schiffahrt-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Das Gründungsconsortium der staatlich zu subventionirenden Ungarischen See- und Fluss-Schiffahrt-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101), d. i. die Ungarische Creditbank im Vereine mit der Ungarischen Escomptebank, hat die für demnächst anzuberaumende Abhaltung der constituirenden Generalversammlung beschlossen, nachdem die finanziellen Fragen bereits entgiltig geordnet sind.

Rettungsapparat mit elektrischem Lichte für Seeschiffe. Der Rettungsapparat ist eine eigenthümliche Boje, welche ein dem Gewichte dreier Personen entsprechendes Uebergewicht über Wasser zu halten gestattet. Eine Glühlampe, die in einem Gehäuse aus Eisendraht untergebracht ist, überragt den eigentlichen Schwimmkörper und macht den Rettungsapparat auf die Entfernung von 2000 Meter sichtbar. Die Lampe erhält den Strom von einer Accumulatorenbatterie, die im unteren Theile des Schwimmkörpers verwahrt ist. Sie entzündet sich in dem Momente automatisch, da der an einem zweckmässig construirten Mechanismus aufgehängte Schwimmkörper ins Wasser fällt. Die Höhe des Sturzes ist beliebig und ist dabei eine Beschädigung des Apparates oder seiner Theile nicht zu befürchten. Da sich die Ladung der Accumulatorenbatterie durch zwei Monate ungeschwächt erhält und erst nach Ablauf dieser Zeit wieder erneuert zu werden braucht, ist die Verwendung des Apparates nicht blos auf solche Schiffe beschränkt, die eine elektrische Anlage besitzen, sondern er kann auf jedem Schiffe mit Vortheil gebraucht werden. Der Schwimmkörper ist von einer doppelten Lage wasserundurchlässiger Leinwand gebildet; der Zwischenraum ist mit Renthierhaaren ausgefüllt. Es ist selbstverständlich, dass der Schwimmkörper jede Form, Grösse und Tragfähigkeit erhalten kann; er könnte z. B. auch so gestaltet werden, dass die Rettungsuchenden in einem Hohlraume, ähnlich einem Sacke, aufgenommen würden. Die Accumulatorenbatterie ist in einem mit Gelatine gefüllten Doppelkasten disponirt. Das Ganze ist in einem Raume untergebracht, dessen Wände mit einer Holzfütterung bekleidet sind, welche der Schwimmkörper trägt. Der Batterie hat eine solche Capacität, dass sie die Lampe durch eine Zeitdauer von sechs Stunden zu speisen vermag; sie kann durch irgend eine Dynamomaschine wieder geladen werden. Eine eigenthümliche Art der Befestigung verhindert einerseits jede unbeabsichtigte Verschiebung der Batterie innerhalb des für sie bestimmten Raumes durch heftige Stösse und Erschütterungen — wie solche durch Schwingungen des Schiffes erzeugt werden — andererseits wird es möglich gemacht, die Batterie leicht aus dem Verschlusse herauszunehmen und sie zu laden. In seiner gegenwärtigen Ausführung wiegt der Apparat ungefähr 50 kg. Sollte eine Verkleinerung desselben erwünscht sein, so könnte man dies leicht durch die Verringerung der Accumulatorenbatterie erreichen, wobei natürlich eine kürzere Brenndauer der Lampe zugestanden werden müsste. Zwei Jahre andauernde Versuche haben erwiesen, dass die Accumulatorenbatterie mit gelatinirter Flüssigkeit weder durch Erschütterungen beim Schwingen des Schiffes, noch durch jene beim Fallenlassen der Boje leidet. Die Lampe hat eine Beleuchtungsintensität von 16 Normalkerzen; sie ist auf einer Metallplatte mit Hilfe eines Gerippes von galvanisirten Stahldrähten fixirt, welche zugleich den Schwimmkörper umfassen und so eine sichere und kräftige Verbindung zwischen diesem und der Lampe herstellen. Der die Lampe umschliessende Glaskörper ist zu einem Linsensystem geschliffen, welches die Tragweite der Lichtquelle vergrössert; ein Korb aus Stahldraht schützt den Beleuchtungskörper gegen den schädigenden Einfluss des Wellenschlages. Im Innern der Glasglocke befinden sich die Anschlüsse der Stromleitungen und ein sehr einfach gestalteter automatischer Ausschalter, so dass alle wichtigen Theile vollkommen geschützt sind. Der Ausschalter wird durch das Gewicht des aufgehängten Rettungsapparates offen gehalten; sobald aber dieser fallen gelassen wird und ins Wasser kommt, schliessen vier kräftige Federn die Lampe in den Stromkreis der Accumulatorenbatterie ein und die Lampe beginnt zu leuchten. Die Leitungen werden durch den wasserdicht schliessenden Deckel des Accumulatorenraumes in der Weise geführt, dass man sie von diesem leicht trennen kann, und zwar sowohl oberhalb wie unterhalb des Deckels. Es ist auf diese Art möglich, jeden Moment die Spannung der Accumulatorenbatterie zu controliren, ohne dass es nothwendig wird, sie aus dem Schwimmkörper zu heben; andererseits kann man sie wieder auch leicht ausheben. Alle Theile, welche vom elektrischen Strome durchflossen werden, sind sorgfältig isolirt; aber Guttapercha, Kautschuk und ähnliche Isolatoren, welche unter dem Einflusse der Atmosphärilien rissig werden, sind nur in Lederumhüllungen verwendet, welche sie gegen diese schädigenden Einflüsse schützen. Aus dem gleichen Grunde ist als Dichtungsmittel überall nur gefettetes Leder in Benützung genommen. Die Metalltheile sind durchwegs mit gut schützendem Firniss bedeckt; das Holz ist überall den Einflüssen der Feuchtigkeit und Luft entzogen. Der in Rede stehende Apparat wird von der Allgemeinen Elektricitätsgesellschaft in Berlin mit jener Sorgfalt und Genauigkeit erzeugt, wie sie eine zweijährige Erfahrung gelehrt hat. Die Zahl der in Verwendung stehenden Rettungsapparate dieser Art ist bereits gross. Auf den neuen deutschen Schlachtschiffen ist der Apparat mehrfach installirt und functionirt bei jedem Wetter tadellos; wenn er in verkehrter Lage mit der Lampe nach unten fallen gelassen wurde, richtete er sich sofort auf und die Glühlampe begann zu leuchten. Die neue Rettungsboje erscheint geeignet, die Zahl der vorhandenen Apparate, die bestimmt sind, das Leben von Seeleuten zu schützen und zu retten, durch eine wichtige Vorrichtung zu bereichern, da der neue Apparat auf weitere Entfernungen durch längere Zeit sichtbar bleibt.

[„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens."]

Ulm. (Donauschiffahrtsverkehr im Jahre 1893.) Im Jahre 1893 sind laut des Berichtes der Ulmer Kammer in der Thalfahrt von Ulm abgegangen: 17 Zillen, und zwar

10 Zillen à 2000 Doppelcentner, 4 Zillen à 1500 Doppelcentner und 3 Zillen à 1000 Doppelcentner Tragfähigkeit. Das Gesammtgewicht der in Ulm verladenen Mengen betrug 25.134 Doppelcentner, gegen 21 019 Doppelcentner im Vorjahre. Der Waarenverkehr auf der Donau hat sich gegenüber dem Vorjahre um 4115 Doppelcentner vermehrt, hauptsächlich in Folge Mehrausfuhr von ungeschliffenen Solenhofer Platten und Asphalterde. Die Bestimmungsorte der in 17 Zillen verladenen Waaren waren: Budapest mit 15.307 Doppelcentner, Wien mit 9460 Doppelcentner, Linz mit 61 Doppelcentner, Passau mit 140 Doppelcentner, Vielshofen mit 17 Doppelcentner, Kelheim mit 4 Doppelcentner, Deggendorf mit 43 Doppelcentner, Straubing mit 7 Doppelcentner, Regensburg mit 55 Doppelcentner und Ingolstadt mit 25 Doppelcentner. Von den 17 abgegangenen Zillen gingen 8 nach Budapest, 7 nach Wien, 1 nach Regensburg und 1 nach Passau. — Auf der Iller kamen 1893 an 1240 Flösse mit einem Gesammtgewichte von 105.498 Doppelcentner gegen 1368 im Vorjahre mit einem Gesammtgewichte von 115.604 Doppelcentner. An Flössen, die Ulm passirten, aber nicht anlandeten, sind 204 gegen 370 im Vorjahre zu verzeichnen.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Dresden im Jahre 1893.) Nach Mittheilungen der sächsischen Steuerbehörden sind im Jahre 1893 auf der Elbe in Dresden angekommen und abgegangen zu Berg: 9173 Personendampfschiffe, 284 Schlepper, 375 Kettenschiffe, 81 Güterdampfschiffe und 2287 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 234.687 t Güter; zu Thal: 9380 Personendampfschiffe, 90 Güterdampfschiffe, 1391 Segelschiffe und 291 Flösse mit einer Gesammtladung von 224.175 t Güter und 36.754 t Flossholz. Was die Güterbewegung anbelangt, so kamen in Dresden zur Ausladung: im Bergverkehr 229 028 t, im Thalverkehr 98.214 t, ausschliesslich des Flossholzverkehres. Im Bergverkehre wurden hauptsächlich ausgeladen: 12.031 t rohe Baumwolle, 385 t Borke und Lohe, 2035 t Cement, Trass, Kalk, 12.588 t Düngemittel aller Art, 8021 t rohes Eisen und Brucheisen, 5895 t verarbeitetes Eisen aller Art, 1074 t andere Erze, 4727 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 2579 t Farbholz, 3430 t Fische, auch Häringe, 1229 t Flachs, Hanf, Heede, Werg, 2853 t Gerste, 1994 t Hafer, 2200 t Roggen, 24 477 t Weizen und Spelz, 24.384 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 1572 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 784 t harte Schnittwaaren, 906 t weiche Stämme, 1625 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 5894 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 1905 t Knochenkohle, Knochenmehl, 802 t Steinkohlen, 2477 t Mehl und Mühlenfabrikate, 3451 t Metalle, andere unedle, roh und als Bruch, 5065 t Oele und Fette, 5393 t Oelsaat, 15.632 t Petroleum und andere Mineralöle, 4082 t Reis, 1012 t Salpeter, Salpetersäure, Schwefelsäure, 4614 t Soda, 7355 t Steine und Steinwaaren, 786 t roher Tabak, 2476 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 1505 t Wein, 2050 t rohe Wolle, 6050 t Zucker, Melasse, Syrup; im Thalverkehre kamen vor Allem zur Ausladung: 1031 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 776 t Gerste, 4669 t weiche Schnittwaaren, 5115 t weiche Brennholzscheite, 64.307 t Braunkohlen, 15.696 t Steine und Steinwaaren, 1153 t Ziegel, Fliessen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 2108 t Zucker, Melasse, Syrup. Eingeladen wurden zu Berg: verschiedene Güter im Gesammtgewichte von 5659 t; zu Thal: 125.961 t ausschliesslich des Flossverkehres, darunter: 432 t Bier, 654 t verarbeitetes Eisen aller Art, 876 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1976 t Gerste, 13.952 t Glas und Glaswaaren, 656 t weiche Schnittwaaren, 694 t Holzwaaren und Möbel, 849 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1950 t Mehl und Mühlenfabrikate, 1058 t Metalle, unedle, roh und als Bruch, 2727 t Steine und Steinwaaren, 1071 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 59.297 t Zucker, Melasse, Syrup. An Flossholz gelangten zur Ausladung 35.198 t, und zwar: 34.426 weiche Stämme, 771 t weiche Schnittwaaren, zur Einladung 1556 t und zwar: 830 t weiche Stämme und 726 t weiche Schnittwaaren.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 14. December herausgegebene CLXIV. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 780: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung von Oberfranken, Kammer des Innern, vom 15. October 1894, ad. Z. 16.820, betreffend die Bestimmung eines Controltermines für die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn beim Nebenzollamte II Oberneuhaus.

Nr. 781: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 1. December 1894, Nr. 1186, betreffend die Gestattung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Steinbruch in das Schlachthaus in Danzig.

— (Inhalt des CLXV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 15. December herausgegebene CLXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 782: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. December 1894, Z. 21.298, betreffend die unentgeltliche Anbringung der thierärztlichen Bescheinigung über die Gesundheit der aus der Bukowina zur Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche bestimmten Thiere auf den bezüglichen Viehpässen.

Nr. 783: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 14. December 1894, Z. 98.886, betreffend die Behebung der wegen Maul- und Klauenseuche angeordneten Beschränkung der Zufuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Jasz-Nagykun-Szolnok nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CLXVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 17. December herausgegebene CLXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 784: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 8. December 1894, Z. 23.080/IV, betreffend die Aufhebung der gegen Dalmatien angeordneten Viehverkehrbeschränkungen.

Nr. 785: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 6. December 1894, Z. 42.159, betreffend die Bestimmung der Station Brüsau-Brünnlitz als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

Nr. 786: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 6. December 1894, Z. 98.954, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Nadwórna, Delatyn und Mikuliczyn als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte und Fleischsendungen.

Nr. 787: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 14. December 1894, Z. 98.613, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate und der Stadt Raab in Ungarn nach Niederösterreich.

Personal-Nachrichten.

Se k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. November allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Sectionsrath im k. k. Handelsministerium Dr. Franz Stibral den kaiserlich russischen St.-Annen-Orden zweiter Classe;

der Rechnungsrevident im k. k. Handelsministerium Alois Schlaghamersky den königlich bayerischen Verdienst-Orden vom heiligen Michael vierter Classe;

der Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien Josef Jungwirth den königlich-serbischen Takovo-Orden vierter Classe und das Ritterkreuz des königlich rumänischen Ordens „Krone von Rumänien" und

der Verkehrscontrolor der orientalischen Eisenbahnen Alfred Kauders den kaiserlich ottomanischen Medschidje-Orden fünfter Classe annehmen und tragen dürfen.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. December den Bahnbetriebsamts-Vorständen der Oesterr. Staatsbahnen Inspectoren Josef Novy in Wien und Friedrich Gronemann in St.-Pölten das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat die Rechnungsrevidenten Anton Czikanek, Johann Hochegger, Rudolf Danziger, Johann Wazula, Heinrich Griessmeyer, Josef Schinko, Franz Bruggmayer, Carl Freiherrn von Buschman, Adalbert Jaschik, Hugo Jungwirth, Alois Hruschka, Ferdinand Friedl, Gottlieb Militky und Eduard Schnöcker zu Rechnungsräthen im Personalstande der dem Handelsministerium unterstehenden Rechnungs- und Fachrechnungs-Departements ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe einer vom 1. Jänner 1895 giltigen Neuauflage des Localgütertarifes der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2.

Die mit 1. Jänner 1894 hinausgegebene Auflage des Localtarifes vom 15. Juli 1892 für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen wird unter Berücksichtigung der durch die Nachträge I—VII rücksichtlich des Heftes 1 und der Nachträge I—V rücksichtlich des Heftes 2 eingeführten Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen durch eine Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1895, ersetzt.

Diese neue Ausgabe des Localgütertarifes (Heft 1 und 2) enthält ausser der Einbeziehung der vorerwähnten Nachträge noch folgende wesentliche Aenderungen und Ergänzungen:

1. Aufnahme des Localgütertarifes der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, giltig vom 1. April 1882, sammt Nachträgen I—VI und des Anhanges, giltig vom 1. April 1892, sammt Nachträgen I und II;

2. Aufnahme des Localgütertarifes der Mährisch-schlesischen Centralbahn, giltig vom 1. Jänner 1889, sammt Nachträgen I—III und des Anhanges, giltig vom 1. Jänner 1891;

3. Aufnahme des Tarifes für den directen Transport von Eilgütern und gewöhnlichen Gütern zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Böhmen und Niederösterreich) andererseits, sowie zwischen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Böhmen) untereinander via k. k. priv. Böhmische Westbahn, giltig vom 1. November 1892;

4. Einbeziehung nachstehender Transportartikel:

a) in den Ausnahmetarif II: Magnesitziegel aus der Pos. Z, 1 der Güter-Classification des Tariftheiles I; Roher Schieferthon (Thonschiefer) aus der Pos. E, 20 der Güter-Classification des Tariftseiles I, und Schwefelkiesabbrände der Pos. S, 32 der Güter-Classification des Tariftheiles I;

b) in den Ausnahmetarif Va: Theaterwagen;

c) in den Ausnahmetarif Vb: Rapsspreu aus der Pos. 13, sub B, III, g, β) des Tariftheiles I und Maiskolben etc. d. Pos. 10a, sub B, III, g, β) des Tariftheiles I;

5. Neuauflage der Anhänge, enthaltend normale und ermässigte Frachtsätze für einzelne Relationen.

Durch diese neue Ausgabe des Localgütertarifes tritt die Auflage vom 1. Jänner 1894 sammt allen Nachträgen ausser Kraft. Ausserdem treten noch ausser Wirksamkeit:

Die Separatausgaben des Localgütertarifes der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, giltig vom 1. April 1882, sammt allen Nachträgen und des hiezu gehörigen Anhanges, giltig vom 1. April 1892, nebst den beiden Nachträgen; ferner des Localgütertarifes der Mährisch-schlesischen Centralbahn, giltig vom 1. Jänner 1889, sammt allen Nachträgen und des hiezu gehörigen Anhanges, giltig vom 1. Jänner 1891; dann des Tarifes für den directen Transport von Eilgütern und gewöhnlichen Gütern zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Böhmen und Niederösterreich) andererseits, sowie zwischen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Böhmen) untereinander via k. k. priv. Böhmische Westbahn, giltig vom 1. November 1892.

Insoweit in dieser neuen Ausgabe Erschwerungen, beziehungsweise Erhöhungen gegenüber der Auflage vom 1. Jänner 1894 eintreten, gelten die bezüglichen Bestimmungen, beziehungsweise Frachtsätze erst ab 1. Februar 1895.

Exemplare dieser Neuauflage sind um den Preis von
fl. 2.50 für Theil II Heft 1 und
fl. 1.20 „ „ II, „ 2
durch die k. k. General-Direction, sowie durch die Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 16. December 1894. [952]

Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1895 gelangt ein neuer Tarif für den Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1890 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 1. Februar 1895 aufrecht.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 100 Pfennig = 125 Heller = 125 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 15. December 1894. [953]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Coaksverkehr.

Einführung des Nachtrages IV.

Am 1. Jänner 1895 gelangt der Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. November 1892 für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaksverkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin nach Stationen der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Einbeziehung neuer Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der Station Leoben S.B.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. December 1894. [954]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages IX zum Localgütertarife.

Am 1. Jänner 1895 tritt zu dem vom 1. Jänner 1890 giltigen Localtarife der Nachtrag IX mit folgendem Inhalte in Kraft:

I. Eröffnung der Station Bystritz für den Gesammtverkehr und der Station Wendrin für den Eilgutverkehr.
II. Frachtberechnungstabellen für die Station Bystritz.
III. Frachtberechnungstabellen für die Station Wendrin.
IV. Abänderung der Bestimmungen für Stationen mit beschränktem Güterverkehr.
V. Abänderung der Benennung der Station Vázsecz.
VI. Ergänzung der Ausnahmetarife.
VII. Ergänzung der Lieferzeit-Zuschlagfristen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Diretion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest (Maria Valeria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 15. December 1894. [955]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Temporärer Anhang zum Localgütertarife.

Mit 1. Jänner 1895, bezw. insoferne Erhöhungen der bestehenden Frachtsätze eintreten, mit 1. Februar 1895, tritt ein neuer „Temporärer Anhang" zu den ab 1. Jänner 1893 giltigen „Besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen für den Eil- und Frachtgütertransport" in Wirksamkeit. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze im Kartirungs- und im Rückvergütungswege und kann bei der Direction in Wien, Am Hof Nr. 7, oder bei der Betriebsleitung in Meran zum Preise von 5 Kreuzer bezogen werden.

Wien, am 14. December 1894. [996]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 3, sowie Nachträge I zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 129 vom 10. November 1894 verlautbarten Tarifnachträge, und zwar Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 3, und Nachträge I zu den Anhängen der Tarife, Theil II, Heft 3 und 4, treten nicht mit 1. Jänner 1895, sondern erst mit 1. Februar 1895 in Kraft.

Wien, am 14. December 1894. [957]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sächisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1895, treten die nachbenannten Nachträge in Wirksamkeit, und zwar:

a) Nachtrag IV zu Theil II, Heft 1,
b) „ IV „ „ II, „ 2,
c) „ III „ „ II, „ 3,
d) „ III „ „ II, „ 4, und
e) „ III „ „ II, „ 5, der Tarife, dann ferner
f) ein Ergänzungsblatt des Anhanges zu den Nachträgen I, II und III des Tarifes Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1892.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, sowie auch abgeänderte und neue Frachtsätze für Classengut, Lebensmittel, Wolle, Getreide und Kleie, Holz, Eisen und Stahl, Kalk, Malztreber und Schlempen, Bäume und Sträucher, Holzpapierstoff, Thonerde, Düngemittel, Blei und Bleiglätte, Sämereien, Kaolin, leer zurückgehende Bierfässer und Zuckerrüben.

Exemplare dieser Nachträge, sowie des Ergänzungsblattes können bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 17. December 1894. [958]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Vienna General Omnibus Co. Ld.

Einführung von Correspondenzfahrten mittelst Tramway und Omnibus zwischen Hütteldorf und Breitensee einerseits und dem I., resp. II. Bezirke andererseits.

Auf der Dampfstrecke Westbahnlinie—Hütteldorf der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und auf jenen Wagen der Vienna General Omnibus Co., welche von der Märzstrasse (XIV. Bez.) und Mariahilferstrasse nach dem I. und II. Bezirke verkehren, werden bis auf Weiteres Correspondenzkarten für folgende Relationen ausgegeben:

Breitensee —Oper zum Preise von . 12 kr.
Hütteldorf (Baumgarten)—Oper „ „ „ . 15 kr.
Breitensee—Ferdinandsbrücke oder Stubenbrücke . à 15 kr.
Hütteldorf (Baumgarten) — Ferdinandsbrücke oder Stubenbrücke . . . . à 18 kr.

Das Umsteigen geschieht auf dem Stationsplatze der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft nächst der Westbahnlinie.

Der Anschluss findet statt zu jedem daselbst ankommenden und von dort abfahrenden Dampfzuge.

Wien, im December 1894. [959]

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Ausdehnung der Anwendung der Ausnahmefrachtsätze für Kartoffel von Eger auf solche Sendungen von Asch, Franzensbad und Haslau nach Belgien.) Die im Nachtrag XI vom 15. September 1892, Seite 9/11, veröffentlichten Ausnahmefrachtsätze der Abtheilung a für Kartoffel von Eger kommen auch für dergleichen Sendungen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg. von den Stationen Asch, Franzensbad und Haslau nach Belgien über die Route Aschaffenburg zur Erhebung.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Ausdehnung der Anwendung der Ausnahmefrachtsätze für Kartoffel von Eger auf solche Sendungen von Asch, Franzensbad und Haslau nach den Niederlanden.) Die im Nachtrag XII. vom 1. März 1892, Seite 2/3, veröffentlichten Ausnahmefrachtsätze für Kartoffel von Eger kommen auch für dergleichen Sendungen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg von den Stationen Asch, Franzensbad und Haslau nach den Niederlanden über die Route Aschaffenburg zur Erhebung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2476	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Džbell-Jessenetz	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Nachtrag I vom 15. April 1891 zum Ausnahmetarife für mineralische Kohlen etc. vom 1. Jänner 1891 im Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehre	40·6 kr.	36·6 kr.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		
2477	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Džbell-Jessenetz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 600 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Kartirungs-Frachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer	36·6 kr.	33·6 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2478	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito (für Sendungen nach Station Klein-Schwechat für Kaiser-Ebersdorf)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von Kaiser-Ebersdorfer Firmen nach Station Klein-Schwechat, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und per Strassenfuhrwerk nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt werden müssen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	38·5 kr.	36·5 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Station Klein-Schwechat die Bestätigung zu tragen haben, dass die Sendungen von den Adressaten in Klein-Schwechat bezogen und mittelst Strassenfuhrwerkes nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
2479	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	1. Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere 2. Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito (für Sendungen nach Inzersdorf [Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik] und nach Oberlaa)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen nnd Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von im neuen Wiener Gemeindegebiete am Wienerberge und Laaerberge angesiedelten Firmen nach Inzersdorf (Indnstriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik) und Oberlaa, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im nenen Wiener Gemeindegebiete abgeführt werden müssen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	1. Localtarif vom 1. Jänner 1893 2. Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslan nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordb. u. Ostrau-Friedlander Eisenbahn, giltig vom 1. October 1894	1. 38·5 kr. 2. Verschieden	1. 36·5 kr. 2. Verschieden	1. 2 kr. 2. 2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche die bahnämtliche Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen von den Adressaten in Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik), bezw. Oberlaa bezogen nnd nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiet abgeführt worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Docnmente werden nicht wieder zurückgestellt	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zngeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze ad 2., bezw. die Gehührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz redncirt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer	per 100 kg	per 100 kg			
2480	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Szczakowa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Anfrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. directer Tarif mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 15. September 1891	24·0	19·7	4·3	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der nebenstehenden Frachtbegünstigung nicht betheiligt
					Granica				24·3	16·8	7·5			
				Hruschau	Szczakowa				23·4	19·1	4·3			
					Granica				23·8	16·3	7·5			
				Karwin	Szczakowa				25·7	21·4	4·3			
					Granica				25·9	18·4	7·5			
			Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Szczakowa				24·0	17·5	6·5			
					Granica				24·3	16·8	7·5			
				M.-Ostrau	Szczakowa				23·6	17·1	6·5			
					Granica				24·0	16·5	7·5			
				Hruschau	Szczakowa				23·4	16·9	6·5			
					Granica				23·8	16·3	7·5			
				Karwin	Szczakowa				25·7	19·2	6·5			
					Granica				25·9	18·4	7·5			

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2481	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner-Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, gleichviel in welchem Heizhause der genannten Bahnverwaltung dieselben Verwendung finden b) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, wenn dieselben nachweislich in den über Wien (Matzleinsdorf) hinaus gelegenen Heizhäusern der genannten Bahnverwaltung verwendet werden	**Nachweisung eines Minimalverfrachtungsquantums von 51000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft bestimmt sein dürfen, unter der Adresse eines Heizhauses der Südbahn-Gesellschaft oder des Stationschefs in Matzleinsdorf, wobei jedoch bei der letzteren Adressirung aus den Frachtdocumenten zu ersehen sein muss, dass die Weiterbeförderung an ein Heizhaus der Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen hat; Erscheinen der contrahirenden Firma auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	a) 38·3 kr. b) 38·3 kr.	a) 32·0 kr. b) 28·0 kr.	a) 6·3 kr. b) 10·3 kr.	Ad a) Im Kartirungswege; Ad b) Durch Anwendung des Kartirungsfrachtsatzes von 32 kr. per 100 kg und Rückvergütung von 4 kr. per 100 kg aus demselben	Ad b) Auf die contrahirende Firma als Aufgeberin lautende und von der Aufgabsstation beglaubigte, alle im Laufe des Jahres 1895 expedirten Sendungen nachweisende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und ein von der Südbahn-Gesellschaft ausgefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern ausserhalb Wien (Matzleinsdorf) verwendete Kohle nachzuweisen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zum Zwecke der Erlangung des Kartirungsfrachtsatzes von 32 kr. per 100 kg ist die unbedingte Garantie der Auflieferung des Verfrachtungsquantums von 51000 metr. Tonnen Seitens der auf das Zugeständniss reflectirenden Partei zu übernehmen und hiefür eventuell eine angemessene Caution zu erlegen.
2482	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, dann von Hruschau	Zöptau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Nachtrag III vom 1. Jänner 1892 zu dem Ausnahmetarife für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	39·7 kr.	37·3 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2483	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Stefanau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	28·2 kr.	25·2 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbriefduplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2484	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Brüsau-Brünnlitz Triebitz und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, insoweit tarifmässig via Olmütz instradirt wird	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	51·7 kr.	48·1 kr.	3·6 kr. 5·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbriefduplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Giltigkeitsdauer des nebenbezeichneten Zugeständnisses nach Triebitz und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt

Fortlaufende Nr.	2485	2486
Die Publication erfolgt — von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt — und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen, mineralische, und Coaks	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke — von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner von M.-Ostrau loco, Hruschau und Karwin	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
für die Transportstrecke — nach	Ratschach-Weissenfels, Assling, Jauerburg und Lees-Veldes	a) Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, gleichviel in welchem Heizhause der genannten Verwaltung dieselben Verwendung finden b) Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, wenn dieselben nachweislich in den über Wien hinaus gelegenen Heizhäusern der genannten Verwaltung verwendet werden
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 40000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen bestimmt sein dürfen, unter der Adresse eines Heizhauses der genannten Verwaltung; Erscheinen der contrahirenden Firma auf den Frachtbriefen als Aufgeberin
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien vom 1. Juni 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Tarif — Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	a) 38·5 kr. b) 38·5 kr.
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	a) 32 kr. b) 28 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	4 kr.	a) 6·5 kr. b) 10·5 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Ad a) Im Kartirungswege Ad b) Durch Anwendung des Kartirungs-Frachtsatzes von 32 kr. pro 100 kg und Rückvergütung von 4 kr. pro 100 kg aus demselben
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Ad b) Auf die contrahirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte, alle im Laufe des Jahres 1895 expedirten Sendungen nachweisende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und ein von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen ausgefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern ausserhalb Wien verwendete Kohle nachgewiesen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt	Zum Zwecke der Erlangung des Kartirungs-Frachtsatzes von 32 kr. pro 100 kg ist die unbedingte Garantie der Auflieferung des Verfrachtungsquantums von 40000 metr. Tonnen Seitens der auf das Zugeständniss reflectirenden Partei zu übernehmen und hiefür eventuell eine angemessene Caution zu erlegen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2487	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Troppau K.F.N.B. transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	11·9 kr.	9·5 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2488	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralise	Trzebinia	Oswięcim	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 9000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	8·7 kr.	6·9 kr.	1·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sternberg	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).**			23·8 kr.	19·8 kr.	4 kr.			
					Olmütz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).**			22·2 kr.	19·2 kr.	3 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2489	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Oswięcim	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	12·2 kr.	6·9 kr.	5·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Saybusch-Zablocie	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg)**			20·4 kr.	15·3 kr.	5·1 kr.			
2490	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Karwin	Hradisch K.F.N.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Bestimmung der Sendungen zu Regiezwecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Auflieferung derselben unter der Adresse der genannten Bahnverwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. directer Tarif mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 15. September 1891	27·5 kr.	23·5 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	An der Frachtbegünstigung von Karwin ist die Kaschau-Oderberger Eisenbahn nicht betheiligt
				Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere					24·9 kr.	20·9 kr.	4 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2491	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von a) 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) b) 30.000 „ „ (à 1000 kg) c) 40.000 „ „ (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche letzteren dieselben in der Adressstation auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	a) 38·5 kr. b) 38·5 kr. c) 38·5 kr.	a) 34·6 kr. b) 33·3 kr. c) 32·0 kr.	a) 3·9 kr. b) 5·2 kr. c) 6·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche einen Refactiestempel von Seiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2492	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Trzebinia	Bielitz	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 15·1	kr. 12·6	kr. 2·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Lobnitz				16·1	13·7	2·4			
					Saybusch-Zablocie				18·1	15·6	2·5			
				Szczakowa	Bielitz				17·4	14·9	2·5			
					Lobnitz				18·3	16·0	2·3			
					Saybusch-Zablocie				20·3	17·8	2·5			
				Szczakowa	Oswięcim loco				12·2	11·3	0·9			
2493	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Ostrau-Witkowitz	Hrachowetz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 750 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen von Ostrau-Witkowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. August 1889 und Localtarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	26·3 kr.	22·1 kr.	4·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2494	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Kohlen, mineralische	Ostrau-Witkowitz	Wsetin	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen von Ostrau-Witkowitz nach verschiedenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. August 1889 bis Wall.-Meseritsch und ab der letzteren Station Localtarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	30·8 kr.	28·0 kr.	2·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Von Seiten der Ostrau-Friedlander Eisenbahn wird für diese Sendungen eine Vergütung nicht geleistet
2495	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kleinkohle (Coakskohle)	Hruschau (für Sendungen vom Idaschachte und Hubertschachte)	M.-Ostrau (für die Central-Coaksanstalt auf der Montanbahn)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Entrichtung der Transportgebühren durch den auf die Begünstigung im Rückvergütungswege reflectirenden Versender	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 4·5	kr. a) 3·3 b) 2·2	kr. a) 1·2 b) 2·3	Ad a) Im Kartirungswege Ad b) Auch Anwendung des Kartirungs-Frachtsatzes von 3·3 kr. pro 100 kg und Rückvergütung von 1·1 kr. pro 100 kg aus demselben	Ad b) Auf den auf das Zugeständniss reflectirenden Versender als Aufgeber lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	In das Minimal-Verfrachtungsquantum von 30000 metr. Tonnen werden auch die innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses vom Franzschachte in Przivos (Station M.-Ostrau) nach der Central-Coaksanstalt auf der Montanbahn verfrachteten Kleinkohlen-Sendungen eingerechnet, ohne dass selbe jedoch irgendwie bonificirt werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2496	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa		Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg.) Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. August 1892	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen ist an nebenstehenden Frachtbegünstigungen nicht betheiligt
					Alt-Sandez				40·3	39·6	0·7			
					Belz				53·3	51·6	1·7			
					Biecz				38 3	37·6	0·7			
					Brzeznica				18·7	14·6	4·1			
					Czernowitz				75·3	73·6	1·7			
					Frystak				42·3	40·6	1·7			
					Gorlice				38·3	37·6	0·7			
					Gródek				51·3	50 6	0·7			
					Iwonicz				43·3	41·6	1·7			
					Jaroslau				42·3	41·6	0·7			
					Jaslo				40·3	39·6	0·7			
					Kalwarya				22·3	20·6	1·7			
					Kolomea				69·3	67·6	1·7			
					Krosno				42·3	41·6	0·7			
					Lancut				39·3	38·6	0·7			
					Lemberg				54·3	52·6	1·7			
					Mielec				36·3	35·6	0·7			
					Neu-Sandez				39·3	38·6	0·7			
					Nowosielce-Gniewosz				46·3	44·6	1·7			
					Podwołoczyska				69·3	67·6	1·7			
					Przeciszów				15·7	11·6	4·1			
					Przemyśl				46·3	44·6	1·7			
					Przeworsk				41·3	39·6	1·7			
					Radziszów				19·3	18·6	0·7			
					Radymno				44·3	42 6	1·7			
					Ropczyce				34·3	33 6	0·7			
					Rzeszów				37·3	36·6	0·7			
					Rymanów				44·3	42·6	1·7			
					Skawina									
					Sniatyn-Zalucze				19 3	16·6	2·7			
					Stanislau				73·3	71·1	2·2			
					Sucha				65·3	63·6	1·7			
					Tarnopol				27·3	24·6	2·7			
					Wielkie-Drogy				65 3	63·6	1·7			
					Zagorz				20·3	16·6	3·7			
					Zarszyn				46·3	45·6	0·7			
					Zator				45·3	43·6	1·7			
									15 7	11·6	4·1			
				Trzebinia	Brzeznica				15·2	14·6	0·6			
					Przeciszów				12·2	11·6	0·6			
					Skawina				16·8	16·6	0·2			
					Wielkie-Drogi				17·2	16·6	0·6			
					Zator				12·2	11·6	0·6			
				Szczakowa	Andrichau			Directer Tarif vom 1. April 1889 sammt Nachträgen I, II und III	32·5	25·5	7·0			
				Trzebinia					30·2	25·5	4·7			
				Szczakowa	Kalwarya-Zebrzydowska				32 9	20·2	12·7			
				Trzebinia					29·4	20·2	9·2			
				Szczakowa	Kenty				27·7	24·5	3·2			
				Trzebinia					25·4	24·5	0·9			
				Szczakowa	Klecza-górna				34·5	27·2	7·3			
				Trzebinia					31·0	27 2	3·8			
				Szczakowa	Kozy				24·5	21·3	3·2			
				Trzebinia					22·2	21·3	0·9			
				Szczakowa	Wadowice				36 9	26·0	10·9			
				Trzebinia					33·4	26·0	7 4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2497	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Blansko	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888	41·7 kr.	37·2 kr.	4·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2498	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und nach Zeltweg)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg.)** Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc., giltig vom 1. Juni 1893, im Mährisch.-Schlesisch.-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien	Heller 163	Heller 127	Heller 36	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					b) Prevali				195	164	31			
				Hruschau	c) Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-VordernbergerEisenbahn und nach Zeltweg)				164	124	40			
					d) Prevali				195	164	31			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2499	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Trzebinia	Szczakowa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist), für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	6·5 kr.	5·4 kr.	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2500	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen von Trzynietz) — via Bielitz-Trzebinia	Granica transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	23·2 kr.	15·7 kr.	7·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2501	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Mladetzko	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist), für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. April 1889	22·6 kr.	21·1 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		
									kr.	kr.	kr.			
				M.-Ostrau					21·2	19·7	1·5			
				Hruschau					21·8	20·3	1·5			
				Trzebinia					36·5	35·0	1·5			
				Szczakowa					38·4	36·9	1·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehen den Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2502	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Eckersdorf	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. April 1889	kr. 23·8	kr. 21·9	kr. 1·9	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau					22·4	20·5	1·9			
				Hruschau					23·0	21·1	1·9			
				Szczakowa					39·6	37·7	1·9			
				Trzebinia					37·7	35·8	1·9			
2503	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Freibermersdorf	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. April 1889	kr. 25·8	kr. 22·9	kr. 2·9	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau					24·4	21·5	2·9			
				Hruschau					25·0	22·1	2·9			
				Szczakowa					41·6	38·7	2·9			
				Trzebinia					39·7	36·8	2·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg	per 100 kg			
									kr.	kr.	kr.			
2504	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Ladestelle Kalkbruch	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. April 1889	19·7	18·2	1·5	Im Kartirungswege		
					Weisskirchen Stadt				20·5	19	1·5			
					Czernotin-Keltsch				21·7	20·2	1·5			
					Milotitz				24·1	22·7	1·4			
					Hustopetsch				25·3	23·9	1·4			
					Löschna-Lhotka				27·3	25·9	1·4			
					Rouschtka				32·8	30·8	2			
					Jablunka				34·8	32·8	2			
					Wsetin				37·6	34	3·6			
				M.-Ostrau	Ladestelle Kalkbruch				19·1	17·6	1·5			
					Weisskirchen Stadt				19·9	18·4	1·5			
					Czernotin-Keltsch				21·1	19·6	1·5			
					Milotitz				23·5	22·1	1·4			
					Hustopetsch				24·7	23·3	1·4			
					Löschna-Lhotka				26·7	25·3	1·4			
					Rouschtka				32·5	30·2	2·3			
					Jablunka				34·5	32·2	2 3			
					Wsetin				37·3	33·4	3·9			
				Hruschau	Ladestelle Kalkbruch				19·4	17·9	1·5			
					Weisskirchen Stadt				20·2	18·7	1·5			
					Czernotin-Keltsch				21·4	19·9	1·5			
					Milotitz				23·8	22·4	1·4			
					Hustopetsch				25	23·6	1·4			
					Löschna-Lhotka				27	25·6	1·4			
					Rouschtka				32·7	30·5	2·2			
					Jablunka				34·7	32·5	2·2			
					Wsetin				37·5	33·7	3·8			
				Trzebinia	Ladestelle Kalkbruch				32·7	31·2	1·5			
					Weisskirchen Stadt				33·5	32	1·5			
					Czernotin-Keltsch				34·7	33·2	1·5			
					Milotitz				37·1	35·7	1·4			
					Hustopetsch				37·6	36·9	0·7			
				Sczakowa	Ladestelle Kalkbruch				34·7	33·2	1·5			
					Weisskirchen Stadt				35·5	34	1·5			
					Czernotin-Keltsch				36·7	35·2	1·5			
					Milotitz				39·1	37·7	1·4			
					Hustopetsch				39·5	38·9	0·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2505	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere M.-Ostrau Hruschau Szczakowa Trzebinia	Benisch	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. April 1889	27·8 26·4 27·0 43·6 41·7	24·3 22·9 23·5 40·1 38·2	3·5 3·5 3·5 3·5 3·5	Im Kartirungswege		
2506	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gaskohlen	Zabrze Coaksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Luisegrube Ludwigsglück Orzesche	Gaswerk Erdberg	Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bei einem Coursstande der österr. Banknoten 160/165 kr.: 61·8 — 165/170 kr.: 61·4 62·7 — 62·2 56·5 — 56·2		Im Kartirungswege		
2507	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Czernotin-Keltsch	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. April 1889	21·7 kr.	20·2 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2508	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Coaks	Trzynietz	Ustron	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1 Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	12 kr.		Im Kartirungswege		
2509	Kaiser Ferdinands Nordbahn	Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	Braunkohlen, Steinkohlen und Coaks	Göding	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szczakolcza, Eghell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gr. Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch his Eude December 1895	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
2510	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinder Localeisenbahn-Actiengesellschaft	Braunkohlen	Göding	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szczakolcza, Egbell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gr. Schützen Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto uud Stomfa)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 600 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänuer 1895 his Ende December 1895	Kartirungs-Frachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständuisses	
2511	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalksteine	Czernotin-Keltsch	Wall.-Meseritsch	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Partelorgane	Vom 1. Jänner 1895 his auf Weiteres, längstens jedoch his Ende December 1895	Localtarife	12·9 kr.	9 kr.	3·9 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2512	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kohlen, mineralische, Coaks und Kalksteine, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier transito	Zborowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metr. Tonnen (à 1000 kg) durch einen Versender.** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bei den Sendungen ad 1. Effectuirung des Abladens und bei den Sendungen ad 3. Effectuirung des Verladens	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	10·3	6·8	3·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach **Ablauf** des Zugeständnisses	Zur Quantumsnachweisung werden alle von einem Versender in den Relationen der Localbahn Kremsier—Zborowitz innerhalb der Giltigkeitsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind
			2. Getreide, Oelsaaten, Rübensamen und Futtermittel, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Zborowitz bezw. vice versa	Kremsier				Verschieden	8·5	Verschieden			
			3. Rohzucker, Sandzucker, Melasse und Osmosewasser, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Zborowitz	Kremsier transito				Verschieden	6·8	Verschieden			
			4. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, insoweit selbe nicht sub 1—3 namentlich angeführt sind, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Kremsier bezw. vice versa	Zborowitz				Verschieden	10	Verschieden			
			5. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1 und 2, insoweit selbe nicht sub 1—3 namentlich angeführt sind, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Kremsier bezw. vice versa	Zborowitz				Verschieden	9	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn								kr.	kr.	kr.			
			6. Güter des Specialtarifes 3, insoweit selbe nicht sub 1—3 namentlich angeführt sind, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier	Zborowitz bezw. vice versa	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metr. Tonnen (à 1000 kg) durch einen Versender. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bei den Sendungen ad 8. Effectuirung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	10·3	9	1·3	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Angeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zur Quantumsnachweisung werden alle von einem Versender in den Relationen der Localbahn Kremsier—Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind
			7. Getreide, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Zdounek	Kremsier				8·7	7·1	1·6			
			8. Rüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier	Zborowitz bezw. vice versa				10·3	6·8	3·5			
				Kotojed					9·5	6·8	2·7			
				Jarohnowitz					8·3	6·0	2·3			
				Scheleschowitz					7·5	5·0	2·5			
				Zdounek					5·5	3·1	2·4			
2513	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Classen I, II und A, und zwar:						kr.	kr.	kr.			
			Classe I	Olmütz	Bautsch bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	76·5	57·5	19	Im Kartirungswege		
			Classe II	Olmütz					64·0	45·0	19			
			Classe A	Olmütz					53·9	41·9	12			
			Classe I	Troppau					68·2	52·2	16·0			
			Classe II	Troppau					57·0	43·9	13·1			
			Classe A	Troppau					48·9	43·9	5·0			
			Schiefer	Bautsch	Olmütz loco und transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			31·9	25·7	6·2			
				Tschirm	Olmütz loco und transito				27·9	24·0	3·9			
				Tschirm	Sternberg				29·7	27·9	1·8			
				Tschirm	Wrbatek				29·6	27·6	2·0			
				Tschirm	Prossnitz				30·6	29·4	1·2			
				Tschirm	Bedihošt				30·5	30·2	0·3			
				Bautsch	Zauchtel				19·5	15·0	4·5			

	a)	b)	c)	
Fortlaufende Nr.	2514			
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Zinkerze, rohe			
für die Transportstrecke von	a) Arnoldstein, Frohnleiten, Nötsch am Dobratsch, Paternion-Feistritz, Peggau, Prevali, Tarvis, Thörl-Maglern, Sterzing und Villach	b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	c) Wien Nordbahnhof trs. (für Sendungen von Arnoldstein, Frohnleiten, Nötsch am Dobratsch, Paternion-Feistritz, Peggau, Prevali, Tarvis, Thörl-Maglern, Sterzing und Villach)	
nach	Antonienhütte, Beuthen O.S.E., Bobrek, Friedrichshütte, Karolinegrube O.S.E., Kattowitz, Königshütte (Oberschlesien), Kunigundenweiche, Laurahütte, Morgenroth, Rosdzin, Ruda, Scharley, Schoppinitz O.S.E. und R.O.U.E., dann Schwientochlowitz		Szczakowa	Trzebinia
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen ad a) und b) für die nebenbezeichneten oberschlesischen Hüttenstationen, dann ad c) für Szczakowa und Trzebinia; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der directen Abfertigung der Sendungen nach Oberschlesien von der Auflieferungs- bis zur Bestimmungsstation; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn stammen, in Contingentwagen mit der letzteren Verwaltung			
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif Nr. 5 aus Nachtrag IV vom 1. October 1894 zu Theil II, Heft 4, des Verbandsgütertarifes für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. August 1893	Ausnahmetarif Nr. 41 auf Seite 37 des Nachtrages VIII vom 1. Jänner 1894 zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft I vom 1. October 1890 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes	Localtarif vom 1. Jänner 1893	
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden		46·2 kr.	44·9 kr.
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Verschieden		44·0 kr.	42·3 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	4·5 Markpfennige	7 Markpfennige	2·2 kr.	2·6 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses			
Besondere Bemerkungen	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Artikels entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Der Frachtnachlass ad a) hat nur insolange Geltung, als innerhalb des Jahres 1895 die mit 1. October 1894 festgesetzten Coursdifferenzen in der mit diesem Tage fixirten Höhe von den tarifmässigen Frachtsätzen in Abzug gebracht werden. Aendert sich je nach dem Stande der österr. Währung die Höhe oder die Art der Inrechnungnahme der Coursdifferenzen, so wird auch dementsprechende Modification des Frachtnachlasses vorbehalten. Sollten ad b) während der*)			

*) Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die in Betracht kommenden tarifmässigen Frachtsätze oder die Antheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus, wenn auch nur durch Einführung von Coursdifferenzen, eine Veränderung erfahren, so wird auch der bezügliche Frachtnachlass einer conformen Abänderung unterliegen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2515	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Leer retourgehende Bierfässer	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Brünn Nord- oder Staatsbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden: Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	39·7 kr.	37·8 kr.	1·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Anfladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt.	
				M.-Ostrau	Brünn Nordbahnhof				45·8 kr.	40·7 kr.	5·1 kr.			
2516	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	General-Direction der österr. Staatsbahnen	Bürstenwaaren, ordinäre (d. s. in nicht polirtem und nicht geheiztem Holze gebundene Bürsten), Schweinshörsten und Rosshaare, bei Auflieferung in jeder Menge	Grulich	Wien Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für den Mähr.-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	184·6 kr.	164·5 kr.	20·1 kr.	Im Kartirungswege		
				bezw. vice versa										
2517	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Bedihošt Bisenz-Pisek Chybi Chropin Göding Hohenau Hullein Kojetein Leipnik Lundenburg Olmütz Prerau Rohatetz Rohrbach-Seelowitz	Marchegg transito (für Sendungen nach Tötmegyer und den darüber hinaus gelegenen ungarischen Stationen)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. temporärer Anhang hiezu	kr. 67·0 54·0 82·0 64·0 50 0 30·0 60·5 63·0 65·0 39·0 66·0 63·0 52·0 50·5	kr. 35·7 21·9 52·0 32·5 18·7 12 3 29·0 31·7 33·8 15·4 34·9 31·4 19·8 22·1	kr. 31·3 32·1 30·0 31·5 31·3 17·7 31·5 31·3 31·2 23 6 31·1 31·6 32·2 28·4	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2518	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Farbholz, geschnitten, gemahlen und geraspelt, von Salloch stammend, dann Farbwurzeln der Pos. F—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Brünn loco Nord- oder Staatsbahnhof	Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife, hezw. Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893, hezw. Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	kr. 55·0	kr. 41·4	kr. 13·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Wien Nordbahnhof transito	Bielitz				114·1	91·9	22·2			
					Jägerndorf loco M.S.C.B.				116·5	85·5	31·0			
				Wien Nord- oder Staatsbahnhof transito	Lemberg	Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			a) 224·0 b) 213·0	a) 206·4 b) 197·4	a) 17·6 b) 15·6	Im Kartirungswege	.	
2519	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rohtabak	Zauchtel transito (für Sendungen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen)	Bautsch	Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	24 kr.	20 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden und auch einen Refactiestempel von Seiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2520	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen, rohes	Mährisch-Ostrau	Granica transito (für Sosnowice loco)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr vom 1. Juli 1892	17·9 kr.	17·4 kr.	0·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2521	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide	Zistersdorf	Drösing	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	8·3 kr.	6·5 kr.	1·8 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Drösing	Zistersdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			8·3 kr.	6·5 kr.	1·8 kr.			
			3. Bier in Fässern und leere, gebrauchte Bierfässer	Wien Nordbahnhof	Zistersdorf (bezw. vice versa)	Auflieferung in jeder Menge			Verschieden	29·6 kr.	Verschieden			
			4. Milch als Eilgut	Zistersdorf	Drösing				19·6 kr.	7 kr.	12·6 kr.			
			5. Leer zurückgehendes Milchgeschirr als Eilgut	Drösing	Zistersdorf				10 kr.	6 kr.	4 kr.			
2522	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Den Auflieferungsstationen der umstehenden Tabelle	a) Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee transito und Stadlau, b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893, insoweit directe Frachtsätze bestehen; sonst Localtarife	Siehe umstehende Tabelle	Siehe umstehende Tabelle	Siehe umstehende Tabelle	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Auflieferungs-Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz pro 100 kg in kr. ö. W.					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Alt-Sandez	83·0	83·4	78·4	78·9	4·6	4·5
Bednarów	118·0	118·0	113·4	113·9	4·6	4·1
Belz	105·0	105·0	100·4	100·9	4·6	4·1
Biecz	87·0	87·5	83·4	83·8	3·6	3·7
Bilcze-Wolica	111·0	111·0	106·4	106·9	4·6	4·1
Bobowa	82·0	82·5	78·4	78·8	3·6	3·7
Bóhrka	109·0	109·0	104·4	104 9	4·6	4·1
Bochnia	67·0	67·5	63·5	63·8	3·5	3·7
Bogumiłowice	73·0	73·5	69·5	69·8	3·5	3·7
Bolechów	112·0	112 0	107·4	107·9	4·6	4·1
Borysław	108 0	108·0	103·4	103·9	4·6	4·1
Bratkowce	*)	*)	116·4	116 9	—	—
Brody	115·0	115·0	110 4	110·9	4·6	4·1
Buczacz	128·0	128·0	123·4	123·9	4·6	4 1
Bursztyn	116·0	116·0	111·4	111·9	4·6	4·1
Chabówka	70·0	70·4	65·4	65·9	4·6	4·5
Czarna	77·0	77·5	73·5	73·8	3·5	3·7
Czernowitz	132·0	132·0	127·4	127·9	4·6	4·1
Czortków	132·0	132·0	127 4	127·9	4·6	4·1
Czudec	88·0	88·5	84·4	84·8	3·6	3·7
Debica	80·0	80·5	76·5	76·8	3·5	3·7
Delatyn	*)	*)	121·4	121·8	—	—
Dobra	74·0	74·4	69·4	69·9	4·6	4·5
Dobromil	99·0	99·0	94·4	94·9	4·6	4·1
Dolina	114·0	114·0	109·4	109·9	4·6	4·1
Drohobycz	107·0	107·0	102·4	102·9	4·6	4·1
Duhlany-Kranzberg	104·0	104·0	99·4	99·9	4·6	4·1
Dzuryn	*)	*)	126·4	126·8	—	—
Friedrichshütte	56·0	56·4	51·4	51·9	4·6	4·5
Fulsztyn-Gleboka	*)	*)	96·4	96·8	—	—
Gaje-Wyzne	*)	*)	103·4	103·9	—	—
Gorlice	87·0	87·5	83·4	83·8	3·6	3·7
Gródek	102·0	102·5	98·4	98·8	3·6	3·7
Gromnik	*)	*)	75·5	75·8	—	—
Grybów	83·0	83·5	79·5	79·8	3·5	3·7
Hadikfalva	138·0	138 0	133·4	133·9	4·6	4·1
Hadyńkowce	134 0	134·0	129 4	129·9	4·6	4·1
Halicz	117·0	117·0	112·4	112·9	4·6	4·1
Hatna	140·0	140·5	136·4	136·8	3·6	3·7
Hliboka	136·0	136 0	131·4	131·9	4·6	4·1
Horyniec	99·0	99·0	94·4	94·9	4·6	4·1
Husiatyn	137·0	137·0	132·4	132·9	4·6	4·1
Iwonicz	93·0	93·0	88·4	88·9	4·6	4·1
Jaremcze	*)	*)	121·4	121·9	—	—
Jarosław	92·0	92·5	88·4	88·8	3·6	3·7
Jaślany	86·0	86·5	82·4	82·8	3·6	3·7
Jasło	89·0	89·5	85·4	85·8	3·6	3·7
Jeleśnia	57·0	57·4	52·4	52·9	4·6	4·5
Jezierzany	127·0	127·5	123·4	123·8	3·6	3·7
Jordanów	67·0	67·4	62·4	62·9	4·6	4·5
Kalusz	117·0	117·0	112·4	112·9	4·6	4·1
Kasina wielka	*)	*)	68·4	68·9	—	—
Kolomea	125·0	125·0	120·4	120·9	4·6	4·1
Komańcza	*)	*)	96·4	96·9	—	—
Kopyczyńce	135·0	135·0	130·4	130·9	4·6	4·1
Korczów	104·0	104·0	99·4	99·9	4·6	4·1
Korosciatyn	*)	*)	120·4	120·9	—	—
Krakau	60·3	60·5	54·5	54·8	5·8	5·7
Krasne	111·0	111·0	106·4	106·9	4·6	4·1
Krechowice	115·0	115·0	110·4	110 9	4·6	4·1
Krościenko	101·0	101·0	96·4	96·9	4·6	4·1
Krosno	92·0	92·5	88·4	88·8	3·6	3·7
Krystynopol	107·0	107·0	102·4	102 9	4·6	4·1
Lancut	88·0	88·5	84·4	84·8	3·6	3·7
Lemberg	106·0	106·0	101·4	101·9	4·6	4·1
Lemberg podz.	106·0	106·0	101·4	101·9	4·6	4·1
Limanowa	77·0	77·4	72·4	72·9	4·6	4·5
Lisko-Lukawica	98·0	98·0	93·4	93·9	4·6	4·1
Lojówa	*)	*)	120·4	120·8	—	—
Lubaczów	97·0	97·0	92·4	92·9	4·6	4·1
Lubience	111·0	111·0	106·4	106·9	4·6	4·1
Lupków	103·0	103 0	97·4	97·9	5·6	5·1
Maków	65·0	65·4	60·4	60·9	4·6	4·5
Marcinkowice	81·0	81·4	76 4	76·9	4·6	4·5
Mielec	85·0	85·5	81·4	81·8	3 6	3·7
Mikołajów	110·0	110 0	105·4	105·9	4·6	4·1
Mikuliczyn	*)	*)	122·4	122·9	—	—
Milówka	57·0	57·4	52·4	52 9	4·6	4·5
Mokre	*)	*)	94·4	94·9	—	—
Monasterzyska	126 0	126·0	121·4	121·9	4 6	4·1
Mósciska	99·0	99·0	94·4	94·9	4 6	4·1
Mszana dolna	71·0	71·4	66·4	66·9	4·6	4 5

Auflieferungs-Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz pro 100 kg in kr. ö. W.					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Muszyna-Krynica	88 0	88·4	83·4	83·9	4·6	4·5
Nadbrzezie	90·0	90·5	86·4	86·8	3·6	3·7
Nadworna	*)	*)	119 4	119·9	—	—
Nadyby-Wojutycze	*)	*)	96·4	96·9	—	—
Nepolokoutz	130·0	130 0	125·4	125·9	4·6	4·1
Neu-Sandez	82 0	82·4	77·4	77·9	4·6	4·5
Neu-Zagórz	97·0	97·0	92·4	92·9	4·6	4·1
Nizankowice	*)	*)	92·4	92·9	—	—
Niżniow	123·0	123·0	118·4	118·9	4·6	4·1
Nowa grobla	95·0	95·0	90·4	90·9	4·6	4·1
Nowosielce-Gniewósz	*)	*)	91 4	91·9	—	—
Oleszyce	96·0	96·0	91·4	91·9	4·6	4·1
Olszanica	99·0	99·0	94·4	94·9	4·6	4·1
Osielec	67·0	67·4	62 4	62·9	4 6	4·5
Oswięcim	53·6	54·0	47·4	47·9	6·2	6·1
Ottynia	122·0	122·0	117·4	117·9	4·6	4·1
Pisarzowa	*)	*)	74·4	74·9	—	—
Piwniczna	86·0	86·4	81·4	81·9	4·6	4·5
Podwołoczyska	125·0	125·0	120·4	120·9	4·6	4·1
Posada-Chyrówska	99·0	99·0	94·4	94·9	4·6	4·1
Przemysl	96·0	96·0	91·4	91·9	4·6	4·1
Przeworsk	90·0	90·5	86·4	86·8	3·6	3·7
Pyszkowce	*)	*)	124·4	124·9	—	—
Radymno	94·0	94·0	89·4	89·9	4·6	4·1
Rawa ruska	101·0	101·0	96·4	96·9	4·6	4·1
Raycza	59·0	59·4	54·4	54·9	4·6	4·5
Rozwadów	93·0	93·0	88·4	88·9	4·6	4·1
Rymanów	94·0	94·0	89·4	89·9	4·6	4·1
Rytro	84·0	84·4	79·4	79·9	4·6	4·5
Rzeszów	86·0	86·5	82·4	82·8	3·6	3·7
Sadowa-Wisznia	101·0	101·0	96·4	96·9	4·6	4·1
Sambor	102·0	102·5	98·4	98·8	3·6	3·7
Sanok	97·0	97·0	92·4	92·9	4·6	4·1
Saybusch-Zablocie	54·1	54 4	47·4	47·9	6·7	6·5
Sedziezów	84·0	84·0	79·4	79·8	4·6	4·2
Skawce	*)	*)	60·4	60·9	—	—
Skole	113·0	113·0	108·4	108·9	4·6	4·1
Skołyszyn	*)	*)	84·4	84·8	—	—
Słotwina	71·0	71·5	67·5	67·8	3·5	3·7
Sniatyn	129·0	129 0	124·4	124·9	4·6	4 1
Sokal	108·0	108·0	103 4	103·9	4·6	4·1
Sól	59·0	59·4	54·4	54·9	4·6	4·5
Stanislau	120·0	120 0	115·4	115·9	4·6	4·1
Storzawa	100·0	100·0	95·4	95·9	4·6	4·1
Stróże	*)	*)	79·4	79·8	—	—
Stryj	109·0	109·5	105·4	105·8	3 6	3·7
Stryszow	*)	*)	60·4	60·9	—	—
Sucha	63·0	63·4	58·4	58·9	4·6	4·5
Suczawa	141·0	141·0	136·4	136·9	4·6	4·1
Synowódzko wyzne	112·0	112 0	107·4	107·9	4·6	4·1
Szczawne-Kulaszne	*)	*)	95·4	95·9	—	—
Szerzec	*)	*)	103·4	103·9	—	—
Tarnobrzeg	89·0	89·5	85 4	85·8	3·6	3·7
Tarnopol	120·0	120·0	115·4	115·9	4·6	4·1
Tarnów	74·0	74·5	70·5	70·8	3·5	3·7
Tarnowica leśna	*)	*)	118·4	118·9	—	—
Trzciana	85 0	85·5	81·4	81·8	3·6	3·7
Tuchów	*)	*)	73 5	73.8	—	—
Tymbark	76·0	76·4	71·4	71·9	4·6	4·5
Tysmienica	121·0	121·0	116·4	116·9	4·6	4·1
Tysmieniczany	*)	*)	117·4	117·9	—	—
Uhnów	103·0	103·0	98·4	98·9	4·6	4·1
Ustrzyki	101·0	101·0	96·4	96·9	4·6	4·1
Weg.-Gorka	57·0	57 4	52·4	52·9	4·6	4·5
Wieliczka	63·0	63·5	59·5	59·8	3·5	3·7
Wygoda	120·0	120·0	115·4	115·9	4·6	4·1
Zablotce	114·0	114·0	109·4	109·9	4·6	4·1
Zablotów	127·0	127·0	122·4	122·9	4·6	4·1
Zadwórze	109·0	109·0	104·4	104·9	4·6	4·1
Zagórz	97 0	97·0	92·4	92·9	4·6	4·1
Zagórzany	86·0	86·5	82·5	82·8	3·5	3·7
Załuż	*)	*)	93·4	93·9	—	—
Zarszyn	95·0	95·0	90·4	90·9	4·6	4·1
Zarwanica	*)	*)	109·4	109·9	—	—
Zaryte	70·0	70·4	65·4	65·9	4·6	4·5
Zator**)	57·0	57·0	52·4	52·9	4·6	4·1
Zborów	115·0	115·5	111·4	111·8	3·6	3·7
Zegiestów (Station)	87·0	87·4	82·4	82·9	4·6	4·5
Zielona	102·0	102·0	97·4	97·9	4·6	4·1
Złoczów	113·0	113·0	108·4	108·9	4·6	4 1
Zuczka	132 0	132·0	127·4	127 9	4·6	4·1
Zuzei	105·0	105·5	101·4	101·8	3·6	3·7

*) Besteht kein directer Frachtsatz.

**) Der Frachtsatz von Zator findet für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendung.

Wird innerhalb des Jahres 1895 nur ein Verfrachtungsquantum von 700 bis exclusive 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg) nachgewiesen, so gelangen die vorbezifferten ermässigten Frachtsätze, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, zur Anwendung. Wird innerhalb der Geltungsfrist des Zugeständnisses von einer der vorgenannten, mindestens 356 km östlich von Oswięcim gelegenen Stationen mindestens ein Quantum von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg) nach den begünstigten Empfangsstationen verfrachtet, so wird für die Sendungen von dieser Auflieferungsstation aus den bei einem Minimalquantum von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg) fixirten ermässigten Frachtsätzen eine Superrefactie von 2 kr. pro 100 kg vergütet. Für Sendungen nach Jedlesee loco wird neben den ermässigten Frachtsätzen nach Jedlesce transito noch die im Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn vorgesehene Manipulationsgebühr eingehoben.

Von Seiten der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen wurden zur Bildung der vorstehenden directen ermässigten Frachtsätze lediglich deren tarifmässige Gebührenantheile zur Verfügung gestellt, weshalb die bezüglichen Minimalquantitäten für die Strecken dieser Verwaltung keine Geltung haben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2523	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker	Sadska	Pořičan transit (für Sendungen nach Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	8·0 kr.	6·0 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Sadska: Gegen Vorlage von bahnämtlich bestätigten Consignationen, in welchen alle Zuckersendungen zu verzeichnen sein werden, welche in Sadska nach Stationen der Hauptbahn und darüber aufgegeben werden. Bei Sendungen nach Sadska: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	Für diejenigen Relationen, für welche in den Tarifen von oder nach Sadska rücksichtlich der Strecke Sadska—Pořičan transit die ucbigen ermässigten Frachtsätze oder noch billigere Antheile bereits eingerechnet sind, entfällt jede Rückvergütung
			Melasse, Spodium, Kohle und Coaks, sowie Steine der Classe C	Pořičan transit (für Sendungen von Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)	Sadska				5·20 kr.	4·95 kr.	0·25 kr.			
2524	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Ungar.-Ostra	Vlarapass	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	40 kr.	32·8 kr.	7·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1896	
				Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik					38	31·2	6·8			
2525	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Pořičan	Lieben St.E.G.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen** Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	9·0 kr.	8·0 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Prag St.E G.				10·6	10·0	0·6			
2526	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Thonschiefer (gemeine Thonerde), lose oder in Säcken verpackt	Střebichovic-Vinařic	Prag St.E.G. (Hrabovka transit)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	21·2 kr.	12·5 kr.	8·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2527	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Garne der Positionen G 3 und 4 im Tarife, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Nachod	Weckelsdorf oder vice versa	Aufgabe als Frachtgut. **160 Tonnen.** Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	10 kr.		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe bezüglich der Sendungen von Nachod nach Weckelsdorf und der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe rücksichtlich der Sendungen von Weckelsdorf nach Nachod. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 einzureichen	
2528	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter, mit Ausnahme jener Artikel, deren Auf- oder Abladen dem Absender oder dem Empfänger tarifmässig obliegt, sowie jener Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gemacht wurden, dass das Abladen durch die Arbeiter auf Kosten der Partei zu erfolgen hat, ferner mit Ausnahme von mineralischer Kohle und Coaks	In allen Relationen von oder nach Beřkovic-Melnik			Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife			0·8 kr. pro 100 kg (als Nachlass von der Manipulationsgebühr)	Im Rückvergütungswege	**Bei Aufgabsgütern:** Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend; **bei Abgabsgütern:** Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Die Documente, welche die bahnämtliche Bestätigung tragen müssen, dass das Auf-, bezw. Abladen durch die eigenen Arbeiter der Partei erfolgt ist, sind längstens Ende März 1896 vorzulegen	Diese Begünstigung gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Beřkovic-Melnik in directer Schienenverbindung stehen. Die bezüglichen Güter müssen auf der betreffenden Schleppbahn befördert werden
2529	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter der Classen	Leitomischl	Olmütz St.E.G. (loco und transit) oder vice versa	Bei directer Bahnbeförderung via Chotzen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Für Sendungen von Leitomischl: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Für Sendungen nach Leitomischl: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	
			I						96·6	81·6	15·0			
			II						65·9	61·9	4·0			
			Sperrige Güter						119·0	111·0	8·0			
				Leitomischl	Inländischen Stationen ab Chotzen in der Richtung gegen Bodenbach-Braunau, hezw. Halbstadt und gegen Olmütz (Olmütz exclusive) oder vice versa				Verschieden					
			I								5·0			
			II								2·0			
			Sperrige Güter								6·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2530	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Abfälle, Baumwollwaaren, Baumwolle, rohe, und Garne der Classen I, II, A und B	Braunau loco	Böhmisch-Trübau loco oder vice versa	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Verschieden	Zehn Percent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1896	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden, und muss die erfolgte Abfuhr in B.-Trübau, resp. Braunau bahnämtlich bestätigt sein
2531			Borke und Lohe	Tischnowitz Drasov Gurein Zinsendorf Rečkowitz Königsfeld Poysdorf	Brünn St.E.G. loco und transit	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			kr. 15·1 13·1 10·7 9·5 7·5 6·7 30·8	kr. 13·4 11·4 9·0 7·8 5·8 5·0 21·9	kr. 1·7 1·7 1·7 1·7 1·7 1·7 8·9		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2532			Brod	Gaya	Bisenz-Pisek transit	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			12 kr.	10 kr.	2 kr.		Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1896	
2533			Drainröhren	Frättingsdorf	Znaim St.E.G. loco und transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen. Aufladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen			16·8 kr.	13·5 kr.	3·3 kr.		Auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
2534			Künstlicher Dünger incl. Ammoniak, schwefelsaures, und Chilisalpeter (Natronsalpeter) zum Düngen	Lanzendorf-Pellendorf	Marchegg St.E.G. / Bruck a. d. L. St E.G.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Verschieden	12 kr. / 10 kr.	Verschieden		Auf die reclamirende Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
2535			Eisen (roh) aller Art der Classe C	Wildenschwert transit	Stefanau	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			25·2 kr.	21·1 kr.	4·1 kr.		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2536	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Wlkosch-Keltschau	Bisenz-Pisek transit	**250 Tonnen.** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	8·8 kr.	8·0 kr.	0·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2537			Rohpetroleum	Olmütz St.E.G. transit	Pardubic St.E.G.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895			16·6 kr.			Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	Nebenstehende Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit den Stationen Elbeteinitz und Pardubic in Geleiseverbindung stehende Petroleum-Raffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung
					Elbeteinitz					19·7 kr.				
2538			Güter des Specialtarifes 1	Bisenz-Pisek transit oder vice versa	Gaya	**2000 Tonnen.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895		12 kr.	10 kr.	2 kr.		Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Gaya: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen mittelst Consignation längstens bis Ende März 1896	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
2539			Sand	Bisenz-Pisek transit	Gaya	**600 Tonnen** Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. bei Zahlung der Fracht mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895		kr. 8·7	kr. 7·2	kr. 1·5		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Nemotitz				12·3	8·4	3·9			
2540			Sand	Čerma-Jeleni	Chotzen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895		kr. 6·6	kr. 5·6	kr. 1·0		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Hohenmauth				11·8	8·7	3·1			
					Cerekvic-Böhm. Hruschau				15·0	10·8	4·2			
					Leitomischl				18·2	12·9	5·3			
					Böhm.-Trübau				13·4	11·4	2·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2541	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Schönprieseu loco. Nestomitz (Zuckerfabrik)	Prag St.E.G. (Hrabovka transit) (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Budweis und für Budweis inclus., jedoch excl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leobeu)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1895	Localtarif, Theil II. Heft 1 vom 1. October 1894	50·3 kr.	34·0 kr.	16·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf deu Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
2542			Güter der Classe I	Hermsdorf-Oelberg	Halbstadt St.E.G. transit (für Sendungen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen		Localtarif	9 kr.	5 kr.	4 kr.		Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Seitens der Stationsorgane in Halbstadt die Bestätigung tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. weitergesendet wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	
2543			Güter der Classe A, B und C, sowie der Specialtarife 2 und 3 (excl. Kohle)	Aussig St.E.G. transit	Nestersitz-Pömmerle (oder vice versa)	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			Verschieden		2 kr.		Bei Sendungen von Nestersitz-Pömmerle: Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei Sendungen nach Nestersitz-Pömmerle: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Vorzulegen bis längstens Ende März 1896	Die Sendungen müssen von Stationen der A.T.E. oder dereu Hinterbahnen, von Stationen der Oe.N.W.B. und der Localbahn Gross-Prieseu—Wernstadt—Auscha stammen und an ein Etablissement in Nestersitz, welches mit der Station durch ein Geleise verbunden ist, adressirt sein, bezw. von einem solchen Etablissement nach den vorgenannten Stationen aufgegeben werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2544	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classen I, II, A, B, C (exclusive Mehl, Mahlproducte und Kohle)	Wien St.E.G. oder vice versa	Grammat-Neusiedl loco	Unter Aufrechthaltung der für diese Classen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895		Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen **von** Grammat-Neusiedl: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei Sendungen **nach** Grammat-Neusiedl: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Vorzulegen bis längstens Ende März 1896	
			I						16·4	9·0	7·4			
			II						12·2	8·0	4·2			
			A						12·0	8·0	4·0			
			B						11·5	8·0	3·5			
			C						8·7	8·0	0·7			
2545			Steine, welche nach den gemeinsamen Bestimmungen im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893 zur Classe B und C gehören	Nachod	Halbstadt St.E.G. (loco und transit)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe B. bezw. der Classe C bestehenden Tarifbestimmungen		Localtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1894	Classe B				Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
									15·9	13·9	2			
									Classe C					
									11·6	9·6	2			
2546			Spodium	Hohenmauth (L.B.) oder vice versa	Stationen in der Richtung gegen Prag St.E.G. via Chotzen	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- bezw. Abladen in Hohenmauth hat die Partei zu besorgen		Localtarif	Nachlass von der Manipulationsgebühr		2 kr.		Bei Sendungen von Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Absender lautende Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe bei Wagenladungen. Bei Sendungen nach Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Auf diesen Documenten, welche spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen sind, ist Seitens der Station Hohenmauth zu bestätigen, dass das Auf-, bezw. Abladen durch Organe der Partei vorgenommen wurde	
			Melasse								2 kr.			
			Zucker der Classen II und A								4 kr.			

Ausgeschlossen von der Rückvergütung der nebenstehenden Manipulationsgebühren sind alle Sendungen, für welche ermässigte Kartirungsfrachtsätze oder ermässigte Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangen oder welche von einer Station der Localbahn Chotzen-Leitomischl (einschliesslich Chotzen) nach Hohenmauth oder umgekehrt zur Beförderung gelangen, sowie solche Sendungen, die von Hohenmauth via Chotzen nach Stationen in der Richtung B.-Trübau und Nachod oder vice versa verfrachtet werden. Das Zugeständniss gilt nur für mit der Station Hohenmauth in directer Schienenverbindung stehende Etablissements.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2547	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Bruck a. L. St.E.G. (Localbahn)	Wien St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	20·8	14·3	6·5	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe; vorzulegen längstens bis Ende März 1896 widrigenfalls, jeder Refactieanspruch erlischt	
					Simmering St.E.G.				19·6	14·3	5·3			
					Schwechat-Kledering				17·6	14·3	3·3			
				Götzendorf (St.E.G.)	Wien St.E.G.				12·0	9·1	2·9			
				Trautmannsdorf					16·4	9·9	6·5			
				Wilfleinsdorf					18·8	12·3	6·5			
				Rohrau					20·8	19·1	1·7			

Die nebigen Frachtsätze haben auch auf solche Getreidesendungen rücksichtlich der St.E.G.-Strecke von den genannten Stationen bis Wien (St.E.G.) Giltigkeit, welche a) zum Localtarife bis Wien (St.E.G.) abgefertigt und von da nach der Südbahn oder den westlichen k. k. Staatsbahnen weitergesendet werden, und b) mit directe nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2548	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			Trebitsch	Okříško	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen Tarifbestimmungen			8·8 kr.	6·8 kr.	2 kr.		Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, längstens bis Ende März 1896	
2549			Getreide	Wien St.E.G.		Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen allgemeine Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	Die nebigen Frachtsätze haben auch für solche Getreidesendungen rücksichtlich der St.E.G.-Strecke ab Wien nach den genannten Stationen Giltigkeit, welche a) von der Südbahn oder den westlieben k. k. Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Localtarif an die Bestimmungsstation weiter gesendet werden, und b) von Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden
					Götzendorf St.E.G.				14·8	9·1	5·7			
					Trautmannsdorf				16·4	9·9	6·5			
					Wilfleinsdorf				18·8	12·3	6·5			
					Bruck a. d. L. St.E.G. Localb.				20·8	14·3	6·5			
					Rohrau				25·6	19·1	6·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2550	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Trebitsch St.E.G. Okřiško St.E.G. loco und trans. (für Sendungen von Stationen der Oe.N.W.B. bis inclusive Wolframitzkirchen, Kuttenberg, Chrudim und von Stationen der k.k.ö.St.B. via Iglau)	Gross-Meseritsch	1000 Tonnen *) Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 18·8 23·6	kr. 13·8 18·6	kr. 5·0 5·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen	Das Abladen der Getreidesendungen in Gross-Meseritsch haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Mehl und Mahlproducte	Gross-Meseritsch	Trebitsch St.E.G. Okřiško St.E.G. loco und trans. (für Sendungen nach Stationen der Oe.N.W.B. bis inclusive Wolframitzkirchen, Kuttenberg, Chrudim und nach Stationen der k.k.ö.St.B. via Iglau)	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			Verschieden	13·8 18·6	Verschieden		Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe	
2551			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Gross-Meseritsch oder Rudikau	Kanitz-Eibenschitz Brünn St.E.G. Kromau Wolframitz Mislitz Grussbach-Schönau Possitz-Joslowitz Laa Frättingsdorf Mistelbach Wolkersdorf Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Okřiško St.E.G.	3000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	kr. 19·0 18·3 20·8 21·5 23·4 26·4 27·5 28·2 31·2 33·2 38·2 43·4 13·1		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 einzusenden sind	
2552			Holz a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Prag (Hrabovka) transit (für Sendungen von Zbirov und Holoubkau)	Schönpriesen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahn-verbandes	ad a) 36·3 kr. ad b) 30·7 kr.	ad a) und b) 26·1 kr.	ad a) 10·2 kr. ad b) 4·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	

*) Die während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses von Mislitz und Namiest loco nach Gross-Meseritsch verfrachteten Getreidetransporte, sowie die von Gross-Meseritsch nach Mislitz und Namiest loco zur Aufgabe gelangenden Mehltransporte werden in das bedungene Minimalquantum von 1000 Tonnen zwar eingerechnet, jedoch nicht bonificirt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2553	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag-Hrabovka trans. (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle—Sanct Andrä-Wördern)	Stationen der St.E.G.: Aussig, Hrobec, Lobositz, Raudnic, Theresienstadt	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarif	Verschieden	25·1 kr.		Im Rückvergütungswege	Anf den Reclamanten als Absender lantende, bahnämtlich beglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
					Schönpriesen					26·1 kr.				
2554			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Okříško	Brünn	1000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			20·8 kr.	19·4 kr.	1·4 kr.			
2555			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Müglitz	Kolin (St.E.G.)	2000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	kr. 32·0	Verschieden		Auf die reclamirende Firma als Absender lantende, bahnämtlich beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
				Lukavec						31·0				
				Hohenstadt						30·0				
				Hochstein						29·5				
				Budigsdorf						29·0				
				Sichelsdorf						28·0				
				Landskron						27·5				
				Triebitz						27·5				
				B.-Trübau						27·5				
				Zwittau						29·5				
2556			Mehl und Mahlproducte	Bruck a. L. St.E G. Localb.	Wien, Bahnhof der Oe.U.St.E.G.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut: 500 Tonnen			kr. 20·8	kr. 15·3	kr. 5·5		Original-Anfgabsrecepisse oder Dnplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lantend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	
				Wilfleinsdorf					18·8	13·3	5·5			
				Trantmannsdorf					16·4	10·9	5·5			
				Götzendorf St.E.G.					12·0	9·3	2·7			
				Götzendorf Localbahn					18·4	12·9	5·5			
				Gr.-Neusiedl					12 0	9·0	3·0			
				Himberg					9·6	8·0	1·6			
				Lanzendorf-Pellendorf					8·0	7·0	1·0			
				Bruck a. L. St.E.G. Localb.		2000 Tonnen			20·8	14·3	6·5			
				Wilfleinsdorf					18·8	12·3	6·5			
				Trautmannsdorf					16·4	9·9	6·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2557	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Starkoč transit		Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife		Kreuzer		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe und die diesbezüglichen Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der Bahnorgane bestätigt sein muss, dass das Abladen der Sendungen von der Partei innerhalb der festgesetzten Frist besorgt wurde. Die Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	
					Braunau				15·8	12·8	3·0			
					Hermsdorf-Oelberg				15·1	12·1	3·0			
					Halbstadt				13·6	10·6	3·0			
					Weckelsdorf				11·6	8·6	3·0			
					Matha-Mohren				10·5	7·5	3·0			
					Politz				9·0	6·0	3·0			
					Hronow				7·7	4·7	3·0			
					Nachod				5·8	4·7	1·1			
					Neustadt a. M.				5·6	4·7	0·9			
					Bohuslavic-Černčic				6·9	4·7	2·2			
					Opočno				8·4	5·4	3·0			
					Tiništ				12·3	9·3	3·0			
					Borohradek				14·4	11·4	3·0			
					Čerma-Jeleni				15·6	12·6	3·0			
					Oujezd				16·8	13·8	3·0			
					Chotzen				18·2	15·2	3·0			
2558				a) Frättingsdorf b) Neubau-Kreuzstetten		**2500 Tonnen** Anfgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer ad a) / ad b)	ad a) / ad b)	ad a) / ad b)		Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Raasdorf				13·1 / 11·5	11·7 / 10·4	1·4 / 1·1			
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				15·5 / 13·3	14·1 / 12·2	1·4 / 1·1			
					Schönfeld-Lassee				17·1 / 14·0	15·7 / 12·9	1·4 / 1·1			
					Marchegg loco und transit				18·0 / 16·1	16·6 / 15·0	1·4 / 1·1			
2559			Kalksteine, Bruchsteine und Schotter	Mannersdorf	Simmering (St. E. G.)	**Für das Innerhalb der Giltigkeit des Zugeständnisses 5000 Tonnen übersteigende Quantum.** Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	9 kr.	7 kr.	2 kr.		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
2560			Frachtgüter aller Art	Raudnic	Diversen Stationen oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893			0·8 kr. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr		Bei den Abgabsgütern: Orig.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei den Anfgabsgütern: Eine vom Stationschef in Raudnic vidirte Consignation. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	Bahnämtlicherseits muss in den bezeichneten Documenten bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Anfladen durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde

Von der Begünstigung sind ausgeschlossen: Bei der Aufgabe: Die Güter der Classen B und C und der Sp.-T. 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. Bei der Abgabe: Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat.
Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Raudnic in directer Schienenverbindung stehen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2561	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Gross-Meseritsch	Trebitsch St.E.G.	**Auflieferung eines Minimal-Quantums von 250 Tonnen.** Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif I bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	18·8 kr.	13·8 kr.	5·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Das Abladen der Sendungen in Trebitsch haben die Parteien zu besorgen
2562			I. Wagenladungsgüter der Classe C *) II. { Rübenschnitze und Presslinge *)	I. Diversen Stationen II. Bisenz-Pisek	I. Bisenz-Pisek II. Stationen des mähr. Transversalnetzes der St.E.G. oder der Waagthallinie der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	I. Sendungen müssen über die gesellschaftlichen Linien anlangen und durch Arbeiter der Partei abgeladen werden II. Sendungen müssen durch Arbeiter der Partei verladen werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895				0·8 kr. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr		Bei den Abgabsgütern: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; bei den Aufgabsgütern hingegen Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens Ende März 1896. Auf den bezeichneten Documenten muss durch die Station Bisenz-Pisek bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen thatsächlich durch Organe der Partei erfolgt ist	*) Gilt nur für Sendungen für oder ans Etablissements, welche mit Bisenz-Pisek in Geleiseverbindung stehen
2563			Steine der Classen II, A, B und C	Wildenschwert loco	Brünn St.E.G.	**500 Tonnen.** Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen Für das 500 t überschreitende Quantum	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895		Verschieden	24·2 kr. kr. 22·7	Verschieden		Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2564	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine, welche laut Tariftheiles I, Abtheilung B, des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits, vom 1. Jänner 1894 nach Specialtarif III tarifiren	Nachod	Halbstadt transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif	Verschieden		2 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1896	
2565			Sandstein, roh, behauen	Nachod	Halbstadt St.E.G. (loco oder transit)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1894	11·6 kr.	9·6 kr.	2·0 kr.		Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe spätestens bis Ende März 1896	
2566			Holz des Specialtarifes 2	Wien St.E.G.	Hainburg	**600 Tonnen** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	29·9 kr.	21·5 kr.	8·4 kr.		Die auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe und die correspondirenden Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der Stationsorgane bestätigt sein muss, dass das Auf- und Abladen der Sendungen durch Organe der Partei besorgt wurde. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1896 vorzulegen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2567	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Getreide	In allen Relationen nach oder von Rossitz-Pendorf			Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Localtarif			0·8 kr. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe oder Aufgabs-Recepisse bei den Aufgabsgütern und Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe bei den Abgabsgütern spätestens bis Ende März 1896	Diese Begünstigung gilt nur für jene Sendungen, deren Aufladen in die Eisenbahnwagen, bezw. deren Abladen aus denselben von der Partei durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten innerhalb der hiefür tarifmässig festgesetzten Zeitfrist besorgt wird
2568	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Ungarisch-Hradisch transit	Vlarapass	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	38 kr.	31·2 kr.	6·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1896	
2569	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle	Brüx Dux Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz Ladepunkt Ullersdorf Bilin Brüx (k.k.St.B.) Dux-Ladowitz Wohontsch	Nestersitz-Pömmerle	4000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. März 1894	Heller 30 28 31 22 23 21 28 25 30·6 20 26 29 30 28 26	Heller 28·4 25·6 29·4 18·7 20·2 17·7 25·6 22·4 29 16·7 23·9 27 28·4 25·6 23·9	Heller 1·6 2·4 1·6 3·3 2·8 3·3 2·4 2·6 1·6 3·3 2·1 2 1·6 2·4 2·1	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
2570	St.E.G.		**Ergänzung.** Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 141 ex 1894, sub Post 2291, ist in der Rubrik „Anmerkung" dahin zu ergänzen, dass bei Regiesendungen **von** Stationen der Böhmischen Commercialbahnen Organe dieser Verwaltung als **Aufgeber** erscheinen müssen.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2571	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B.	Coaks	Prag (St.E.G.) Bubna (St.E.G.)	Wien (St.E.G.) Wien (K.F.N.B.) Floridsdorf-Donaufeld	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	41		Im Kartirungswege		
				Bubna (St.E.G.)	Marchegg loco und transit				59·7	47	12·7			
2572	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ostrauer, Dombrauer und Karwiner Kohle und Coaks	Olmütz transit	Hohenstadt loco und transit (für Stationen der Mähr. Grenzbahn)	**500 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. März 1888	14	12	2	Im Rückvergütungswege	1. Für Sendungen nach Hohenstadt loco: Auf den Reclamanten als Versender, resp. Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen; 2. Für Sendungen nach Hohenstadt transit (nach Stationen der Mähr. Grenzbahn): Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen.	
2573	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ostrauer und Oberschles. Kohle und Coaks	Von den Versandtstellen der directen Tarife vom 1. April 1888 und vom 1. Jänner 1892 (via Holubitz)	Königsfeld Řečkowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Kohlentarif	Verschieden		2 2	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Das Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
2574	Oesterr.-Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	a) Wien Oe.N.W.B. b) Wien K.F.N.B. und St.E.G.	Reichenberg	Für einen zweiachsigen Eisenbahnwagen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. Nachtrag I A vom 1. Jänner 1894, resp. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	a) 90 kr. b) 96 kr.	a) ö. W. fl. 42·60 b) ö. W. fl. 45·60 pro zweiachsigen Wagen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis März 1896	Der Portozuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2575	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staaseisenbahn-Gesellschaft	Knochenfett	Lieben (St.E.G.)	Stockerau	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Wiederruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr. Eisenbahnverband	92 kr.	77·9 kr.	14·1 kr.	Im Kartirungswege		
2576	**Südnorddeutsche Verbindungsbahn**	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Bier	Maffersdorf r. N.	Georgenthal-Albrechtsdorf	Aufrechthaltung der im Verordnungsblatt Nr. 135 ex 1894 sub Position 2122 verlautbarten Bedingungen und Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	kr. 19·5	kr. 12·0	kr. 7·5	Im Kartirnngswege		
					Josefsthal-Maxdorf				22	13·5	8·5			
2577	**K. k. General-Direction der österr. Staatbahnen**		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien und Banbestandtheile	den im Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahuen Theil II, Heft 2, Abschnitt B enthaltenen Stationeu der Eisenbahn Lemberg-Bełzec-(Tomaszów)	Lemberg	Anfgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bau der Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów bestimmt sein und in Folge dessen mit nach Lemberg lautenden Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Fünfzig Percent von den jeweils im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 2, Abschnitt B enthaltenen, für die betreffenden Transportgegenstände giltigen Frachtsätze, jedoch unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1896 zu bewirkende Vorlage der auf die Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Orig.-Frachtbriefe, welche nicht mehr zurückgestellt werden. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Cedirungen dieser Frachtermässigung Seitens der anspruchsberechtigten Bauunternehmung an dritte Personen sind unstatthaft und werden bahnseits nicht anerkannt
2578	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Gänseleber, frische, als Schnellzugsgut	Wien K.E.B.	Avricourt (deutsch) Station und Grenze	Bei Anfgabe in beliebigen Mengen mit Schnellzügen. Die Anwendung der nebenstehenden Frachtsätze muss vom Versender im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben werden	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			in Mark 26·94 0·18*)		Im Kartirungswege		Die Beförderung mit Schnellzügen auf Grund der gegenwärtigen Frachtsätze erfolgt jedoch nur insoweit die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges es gestatten. Die mit *) bezeichneten Beträge sind Consdifferenzen, welche von den darüber bezifferten Frachtsätzen bis auf Widerruf doppelt abgezogen werden
					Metz					29·70 0·18*)				
					Strassburg C.B. (Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)					22·86 0·18*)				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2579	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligteu Verwaltungeu	Holzzeugmasse, Holzstoff. Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	Hopfgarten. Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Stationeu der Jura-Simplon-Bahn 1. Genf transit 2. Verrières trausit	Frachtzahlung für mindesteus 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Es gilt 1. der Frachtsatz für Genf transit unter a) von Francs 22·10 für Sendungen nach und von Culoz und weiter, sowie Bourg uud weiter. 2. Für Genf transit unter b) von Francs 25·70 für Sendungen nach und von Bellegarde. 3. Der Frachtsatz für Verrières transit unter a) von Francs 19·10 für Sendungen nach und von Pontaillier-sur-Saône, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etieune-des-Bois, St. Trivier-de-Courtes, Fleurville, Paray-le-Monial und Roanne und den nördlich hievon gelegenen Stationen. Auf Sendungen nach und von den herwärts Mouchard und herwärts Lons le Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung. 4. Für Verrières transit unter b) von Francs 18·40 für Sendungen nach und von Gien, Sainsaize, Moulin-sur-Allier, und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Port St. Marie, Risele und Pau gelegeuen Statioueu. Die Bestimmung nach, bezw. die Herkunft von den obbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			1. a) 22·10 1. b) 25·70 2. a) 19·10 2. b) 18·40 Francs Gold pro 1000 kg		Im Kartirungswege*)		
				und umgekehrt										

*) Wegen Anwendung der Frachtsätze für Genf transit auf frankirte Sendungen siehe die bezügliche Kundmachung in Nr. 121 dieses Blattes vom 23. October 1894, Seite 2011, fortl. Nr. 796

2580	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	**Berichtigung.** Der im Verordnungs-Blatte Nr. 138 vom 1. December l. J., sub Pos. 2176, verlautbarte ermässigte Frachtsatz für Zinkblech von Oswięcim nach den Budapester Bahnhöfen ist von 154 kr. auf **153 kr.** pro 100 kg richtig zu stellen, dementsprechend erhöhen sich die Nachlässe von den bestehenden Frachtsätzen auf 4 kr., bezw. 8 kr., bezw. 9 kr. pro 100 kg.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 147. Wien, 22. December 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. December 1894, womit für den Monat Jänner 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Jänner 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 24 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Station Payerbach der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Reichenau nach Prein.

Das k. k. Handelsministerium hat der österr.-ungarischen Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung B. Egger & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Station Payerbach der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Reichenau nach Prein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. December 1894. Z. 62.966.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Purkla der Localbahn Spielfeld-Radkersburg der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Pettau zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina.

Das k. k. Handelsministerium hat der General-Bauunternehmung Lukrits, Rzizek & Union-Baugesellschaft in Wien im Vereine mit dem Bürgermeister von Pettau Josef Ornig Namens dieser Stadtgemeinde die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Purkla der Localbahn Spielfeld-Radkersburg der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Pettau zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. December 1894. Z. 59.419.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Fälschung eines Viehpasses begründet das Verbrechen des Betruges nach § 199 d) des Strafgesetzes, wenn auch die zur Umgehung der ärztlichen Viehbeschau mit gefälschtem Viehpasse zu Markte gebrachten Thiere bei der nachfolgenden amtlichen Besichtigung gesund befunden werden.

(Entscheidung des Cassationshofes vom 22. Juni 1894, Z. 6132.)

Der mit Urtheil des k. k. Kreisgerichtes Bozen vom 22. März 1894, Z. 650, nur wegen der Uebertretung gegen die öffentlichen Anstalten und Vorkehrungen nach § 320, lit. f), St.-G. straffällig erkannte Josef O. wurde vom Cassationshofe im Sinne der von der Staatsanwaltschaft eingebrachten Nichtigkeitsbeschwerde mit Entscheidung vom 22. Juni 1894, Z. 6132, gemäss der §§ 8, 197 und 199 d) St.-G. des versuchten Verbrechens des Betruges schuldig gesprochen.

Gründe: Der Gerichtshof hat den Angeklagten schuldig befunden, in einem am 16. Februar 1894 von der Gemeindevorstehung Irschen ausgestellten, auf eine Kuh lautenden Viehpass noch eine zweite Kuh und ein Kalb hinzugeschrieben zu haben, mit welchem Viehpasse er den in Lienz zur Ueberwachung des Marktes bestellten Gendarmeriepostenführer täuschen wollte, was ihm jedoch nicht gelang. Wenn der Gerichtshof gleichwohl in diesem Vorgehen nicht das Verbrechen des Betruges nach den §§ 197, 199 d) St.-G., sondern lediglich die Uebertretung des § 320 f) St.-G. erkannt hat, und dies in der Erwägung, dass die auf den Markt getriebenen Thiere gesund waren und der Angeklagte nur die Mühe eines wiederholten Ganges zum Gemeindeamte vermeiden wollte, und dass die böse (betrügerische) Absicht ausgeschlossen erscheine, weil es sich nur um die Vereitelung des staatlichen Aufsichtsrechtes in abstracto, nicht aber des vom Gesetze angestrebten concreten Zweckes gehandelt habe, welcher in der Verhinderung der Zulassung eines nicht marktfähigen, Ansteckungsgefahr erzeugenden Thieres bestehe, so kann dieser Anschauung nicht beigepflichtet werden.

Denn aus den Vorschriften des Thierseuchengesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, insbesondere aus der Bestimmung der §§ 7, 8, 9 und 10 desselben, sowie aus jenen der Durchführungs-Verordnung vom 12. April 1880, R.-G.-Bl. Nr. 36, ergibt sich klar, dass der Gesetzgeber ein besonderes Gewicht auf die der Ausstellung der Viehpässe vorausgehende Beschau der Thiere zum Zwecke der autoritativen Feststellung ihres Gesundheitszustandes, wie auch ihrer unverdächtigen Provenienz legt, weil nur durch die genaue Einhaltung dieser Vorsichtsmassregel der vom Gesetzgeber beabsichtigte Zweck zu erreichen ist. Wird aber durch Fälschung des Viehpasses die Durchführung dieser Massregel vereitelt, so ist es klar, dass hiedurch nicht lediglich das staatliche Aufsichtsrecht im Allgemeinen, sondern vielmehr das Recht des Staates, die obige Massregel zur Erreichung des durch die staatliche Aufsicht angestrebten concreten Zweckes ungestört zur Anwendung zu bringen, verletzt und geschädigt wird.

Die consequente Durchführung der im Urtheile zum Ausdrucke gebrachten Rechtsansicht würde dahin führen, dass auch derjenige, welcher krankes Vieh, das er aber irrthümlicher Weise für gesund hält, durch einen gefälschten Viehpass deckt, nicht wegen Verbrechens des Betruges verfolgt werden könnte; man käme also dahin, an die Stelle der amtlichen Beschau die persönliche Meinung des zur Abgabe eines sachverständigen Gutachtens über den Gesundheitszustand der Thiere niemals berufenen, meist auch gar nicht befähigten Viehbesitzers zu setzen.

Nur dann kann sonach, dem Gesetze entsprechend, von Anwendung des § 320 f) St.-G. die Rede sein, wenn die Thiere amtlich beschaut und gesund befunden wurden, folglich den gesetzlichen Voraussetzungen für die Ausstellung eines Viehpasses entsprochen wurde, der Viehbesitzer aber, ohne dass eine Täuschung über die stattgefundene Beschau beabsichtigt wird (z. B. wegen Verlustes oder Beschädigung des echten Viehpasses), sich zur eigenmächtigen Nachahmung desselben veranlasst sieht.

Im vorliegenden Falle muss, da die amtliche Beschau der Thiere umgangen worden ist, die Schädigungsabsicht im Sinne des § 197 St.-G. als bestehend angenommen werden, woran der Umstand nichts zu ändern vermag, dass nachträglich die Thiere als gesund und nicht seuchenverdächtig befunden wurden. Es musste sonach, da die Täuschung nicht gelungen ist, auf Versuch des Verbrechens des Betruges im Sinne der §§ 8, 197, 199, lit. d), St.-G. auf Grund der erstrichterlichen Feststellungen erkannt werden.

Organisation der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen in Russland.

Die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" in Bern bringt in Nr. 10 die nachstehenden Mittheilungen über die Organisation der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen in Russland:

Die russischen Eisenbahnen gehören zum Theil dem Staate, zum Theil privaten Gesellschaften, welche zur Erbauung der betreffenden Strecken von der Staatsregierung die erforderlichen Concessionen erhalten haben.

Am Schlusse des Jahres 1893 befanden sich 21 Eisenbahnen in der Verwaltung des Staates und 37 Eisenbahnen in der Verwaltung von privaten Actiengesellschaften; demnach betrug die Gesammtanzahl der russischen Eisenbahnen 58, worunter 52 Eisenbahnen die russische Normalspurweite und eine die deutsche Normalspurweite hatten, 5 Bahnen aber schmalspurig waren.

Die Staatsbahnen werden von besonderen, Seitens der Regierung für jede einzelne Linie oder für mehrere Linien zusammen ernannten Chefs verwaltet, welche sämmtlich der Centralverwaltung der Staatsbahnen in St. Petersburg in Bezug auf den Betrieb und die Unterhaltung der Bahn untergeordnet sind. Was jedoch die Rechnungsablegung, sowie überhaupt alle finanziellen Operationen anbetrifft, so führt die Reichscontrole die Oberaufsicht über alle Staatsbahnen.

Die Privateisenbahnen, sowie auch die im Privatbetriebe befindlichen Staatsbahnen, werden von den durch die Generalversammlung der Actionäre der betreffenden Gesellschaften auf eine gewisse Anzahl von Jahren erwählten Directionen verwaltet, welche die Verpflichtung haben, die von ihnen erwählten Betriebs-Directoren der Staatsregierung zur Bestätigung vorzuschlagen.

Hinsichtlich des Baues sind die Privateisenbahnen, soweit nicht die von der Staatsregierung denselben ertheilten Concessions-Urkunden hierüber besondere Bestimmungen enthalten, theils den auf gesetzgeberischem Wege Seitens der Staatsregierung erlassenen allgemeinen Bestimmungen, theils den in Ergänzung derselben vom

Ministerium der Wegecommunication ertheilten Vorschriften unterworfen. Was das Expropriationsverfahren zum Zwecke des Eisenbahnbaues anbetrifft, so hat sich dasselbe nach den in der Sammlung der Reichsgesetze enthaltenen allgemeinen Vorschriften zu richten.

Die Grundlage für die Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen bildet das vom Kaiser unterm 12. Juni 1885 bestätigte allgemeine Gesetz für die russischen Eisenbahnen.

Dasselbe zerfällt in folgende Abtheilungen:

1. Allgemeine Bestimmungen.
2. Bestimmungen für den Transport von Passagieren und Gepäck.
3. Bestimmungen für den Transport von Gütern.
4. Verantwortung der Eisenbahnen für die Transporte auf denselben.
5. Regeln über die gerichtliche Behandlung und Verjährung von Eisenbahnprocessen, sowie über die Ordnung bei Vollstreckung der gerichtlichen Entscheidungen auf Klagen gegen Eisenbahnen.
6. Ordnung für die Beitreibung der von den Eisenbahnen, laut gerichtlicher Entscheidung, zu zahlenden Summen.
7. Regeln für die Eisenbahnpolizei.

Die Oberaufsicht aller Eisenbahnen des Reiches, mit Ausnahme des Tarifwesens derselben, obliegt dem Ministerium der Wegecommunication, bei welchem für diesen Zweck folgende Institutionen eingesetzt sind, nämlich:

1. der Eisenbahnrath,
2. der Conseil des Ministeriums,
3. das Eisenbahn-Departement,
4. die General-Inspection der Eisenbahnen.

Die Zusammensetzung und die Obliegenheiten dieser Institutionen sind nachstehende:

Ad 1. Der Eisenbahnrath wird von dem Minister der Wegecommunication präsidirt und besteht aus dem Gehilfen desselben, dem Director des Eisenbahn-Departements, dem Präsidenten der Staatseisenbahnen, dem Director des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums, zwei Mitgliedern des Ministeriums der Wegecommunication, je einem Mitglied der Ministerien der Finanzen, der Justiz, der inneren Angelegenheiten, der Reichsdomänen und Landwirthschaft, des Krieges und der Reichscontrole, zwei Vertretern der Privateisenbahnen, zwei Vertretern des Handels und der Manufacturen, sowie zwei Vertretern der Landwirthschaft und des Bergbaues. Der Prüfung des Eisenbahnrathes unterliegen:

1. Die Projecte neuer Gesetze in Betreff des Baues, Betriebes und der Bewirthschaftung der Eisenbahnen, ehe diese Gesetze dem Reichsrathe vorgelegt werden.
2. Vorschläge wegen Ergänzung der vorstehend genannten Gesetze vor Einbringung dieser Vorschläge zur Bestätigung auf gesetzgeberischem Wege.
3. Die Regeln und Instructionen, welche auf administrativem Wege in Entwicklung der für die Eisenbahnen geltenden Gesetzesvorschriften herausgegeben werden, in den Fällen, wo die Prüfung dieser Regeln und Instructionen im Allgemeinen Gesetz für die russischen Eisenbahnen dem Eisenbahnrathe vorbehalten ist.
4. Alle Fragen, welche nach dem Allgemeinen Gesetz der russischen Eisenbahnen der Competenz des Eisenbahnrathes unterliegen.
5. Alle auf den Bau, Betrieb und die Bewirthschaftung der Eisenbahnen bezüglichen Fragen, welche nach dem Ermessen des Ministers der Wegecommunication dem Eisenbahnrathe überwiesen werden.

Die Beschlüsse des Eisenbahnrathes zu Fragen, welche seiner endgiltigen Entscheidung unterliegen, gelangen nur dann zur Ausführung, wenn der Minister der Wegecommunication mit denselben einverstanden ist und kein Vertreter der anderen Ministerien dagegen protestirt hat. Andernfalls sind solche Beschlüsse dem Ministercomité zur weiteren Entscheidung zu unterbreiten.

Ad 2. Der Conseil des Ministeriums der Wegecommunication besteht aus zwei Abtheilungen, einer administrativen und einer technischen, wird von dem Minister präsidirt und gehören zu demselben: der Gehilfe desselben, die Vertreter sowohl dieses Ministeriums, als auch anderer Ministerien, je nach dem Wesen der Verhandlungsgegenstände, die Directoren der einzelnen Departements und der Präsident der Verwaltung der Staatseisenbahnen.

Der Prüfung, resp. Bestätigung dieses Conseils unterliegen:

1. Alle technischen und sonstigen Fragen in Betreff der Erbauung und Erneuerung der Eisenbahnen und der zu denselben gehörigen Gebäude, Brücken etc.
2. Die Projecte über alle von den Eisenbahnen vorzunehmenden Bauten.
3. Die Feststellung der Regeln über die Ordnung und Sicherheit des Betriebes auf den Eisenbahnen.
4. Die Conventionen der Eisenbahnen unter einander, sowie mit anderen Transport-Unternehmungen und Personen bezüglich des directen Verkehres, der Errichtung von städtischen Stationen, der Abtretung von Landstücken etc.
5. Sämmtliche Transportbestimmungen sowohl für den commerciellen Betrieb, als auch für die Beförderung des Militärs, der Arrestanten, Post und Bediensteten anderer Ressorts auf den Eisenbahnen.
6. Die Voranschläge und Rechnungslegung über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen.
7. Alle sonstigen Fragen (ausgenommen Tariffragen), welche sich auf die Eisenbahnen beziehen, soweit dieselben nicht durch die hiefür von der Staatsregierung erlassenen allgemeinen Gesetze geregelt worden sind oder der Behandlung des Eisenbahnrathes unterliegen.

Ad 3. Das Eisenbahn-Departement, welches von einem Director verwaltet wird und in drei Abtheilungen (Administrations-, Exploitations- und Commerc-Abtheilung) zerfällt, hat folgende Gegenstände zu behandeln:

I. Administrations-Abtheilung.

1. Fragen wegen Feststellung der Höhe der von den Eisenbahnen zu zahlenden Summen für die Unterhaltung der Regierungs-Inspection und der Bahnpolizei.
2. Alle Fragen über die innere Verwaltung des Departements und der Regierungs-Inspection.
3. Fragen über die Statuten und das Baucapital der Eisenbahnen.
4. Wegen der Generalversammlungen.
5. Wegen Ankaufes von Privatbahnen durch die Staatsregierung.
6. Wegen Liquidation von Eisenbahn-Gesellschaften.

7. Wegen Verkaufes von Eisenbahnen im öffentlichen Meistgebot.
8. Wegen Gewährung von Darlehen an die Eisenbahnen.
9. Wegen Emittirung von nachträglichen Obligationsanleihen.
10. Wegen Vereinigung von Eisenbahn-Gesellschaften.
11. Wegen Bestätigung neuer Gesellschaften zur Erbauung von Eisenbahnen und Anfuhrwegen.
12. Wegen Erbauung von städtischen Stationen.
13. Berechnung der an die Eisenbahnen zu zahlenden Garantiesummen.
14. Wegen anderer Abrechnungen der Eisenbahnen mit der Krone.
15. Wegen Expropriation von Privat-Grundstücken für Eisenbahnen.
16. Wegen Arrondirung von Privat-Grundstücken Seitens der Eisenbahnen.
17. Wegen Concessionirung des Baues neuer Eisenbahnen und Anfuhrwege.

II. Exploitations-Abtheilung.

1. Fragen wegen Unterhaltung und Erneuerung der Eisenbahnen und wegen Arbeiten, die aus Betriebsmitteln ausgeführt werden.
2. Alle technischen Fragen wegen Erbauung von Eisenbahnen, Anfuhrwegen, Wegeübergängen, Gebäuden, Privatspeichern, Telegraphen, Telephons, Einrichtung elektrischer Beleuchtung etc.
3. Wegen Prüfung der Eisenbahnschienen und sonstigen Zugehörs der Eisenbahnen.
4. Instructionen wegen des Unterhaltes der Bahnen.
5. Wegen Besichtigung der Eisenbahnen.
6. Wegen Bestellung von Schienen, sowie in Betreff der Contracte wegen Lieferung des Zugehörs für den Bau der Bahnen, Gebäude und Telegraphen.
7. Fragen über den Betrieb und in Betreff des beweglichen Inventars.
8. Wegen der Fahrpläne der Eisenbahnzüge.
9. Klagen wegen Unordnungen im Betriebe.
10. Wegen Unglücksfällen und Unregelmässigkeiten im Betriebe.
11. Fragen sanitären Charakters und wegen Feuerschäden.
12. Instructionen für den Betrieb und das bewegliche Inventar.
13. Wegen Bestätigung der Stationspläne mit Angabe der Stellen, welche für die Lagerung von Gütern bestimmt sind.
14. Wegen Prüfung der Stationswaagen und der Tara der Waggons.
15. Technische Fragen, welche sich auf den directen Verkehr der Eisenbahnen beziehen.
16. Wegen gemeinschaftlicher Benützung Seitens der Eisenbahnen von verschiedenen Baulichkeiten, Einrichtungen und Bahnzugehör.
17. Wegen Bestellung des Zubehörs für das bewegliche Eisenbahninventar und für den Eisenbahnbetrieb, wozu die Contracte wegen Lieferung von Steinkohlen und anderem Heizmaterial der Locomotiven gehören.
18. Wegen Herausgabe, Abänderung und Ergänzung der Regeln für die Bahnpolizei.
19. Prüfung der Budgets über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen.
20. Correspondenz in Betreff der Rechnungslegung der Eisenbahnen.
21. Führung der technischen Statistik.
22. Bestätigung der Regeln über den Zugbetrieb, über die Unterhaltung und Erneuerung des Bahnkörpers und über den Lauf der Züge.
23. Wegen Beförderung von erlauchten Personen auf den Eisenbahnen und wegen der Abfertigung von sehr wichtigen Zügen.
24. Wegen Erbauung und Unterhaltung der Waggons in kaiserlichen Zügen, sowie der kaiserlichen Schlafzimmer auf den Stationen.
25. Wegen Beförderung des Militärs zu Kriegs- und Friedenszeiten, sowie wegen Beförderung von Arrestanten.
26. Wegen der Mobilisationspläne der Eisenbahnen für den Fall des Krieges.
27. Wegen Einrichtung der Waggons zum Militärtransport.
28. Gesuche der Eisenbahn-Gesellschaften wegen Verbesserung der Eisenbahnen und Verstärkung des rollenden Inventars, wobei die Ausgaben hiefür entweder durch eine nachträgliche Obligationsanleihe oder aus dem Reservecapital zu decken sind.
29. Ausarbeitung der Instructionen über die Ausführung von Trassirungen der Regierung, Prüfung der Hauptprojecte der Eisenbahnen für solche Seitens der Regierung oder auf privatem Wege ausgeführte Trassirungen, sowie Feststellung der Entschädigungen für die von der Regierung anerkannten Privattrassirungen.
30. Prüfung und Feststellung der Preislisten und technischen Bedingungen für den Bau von Eisenbahnen aus Mitteln von Privatgesellschaften.
31. Prüfung:
    a) der Gesuche von Privatpersonen oder Gesellschaften wegen Erbauung von Nebengeleisen,
    b) der Projecte der Verbindungslinien und Wegeübergänge,
    c) der Projecte der Pferdeeisenbahnen,
    d) der Ausführungspläne, Profile und Preislisten der Eisenbahnlinien und Nebengeleise von Privat-Gesellschaften.
32. Entwerfung der Instructionen für die Inspectoren der im Bau begriffenen Eisenbahnen.
33. Ausarbeitung der allgemeinen technischen Bedingungen, Regeln und Instructionen für die im Bau begriffenen und die bereits dem Betriebe übergebenen Bahnen.
34. Feststellung des Umfanges des Betriebscapitals der Eisenbahnen.
35. Attestirung über den vollendeten Bau von Eisenbahnen, Nebengeleisen, sowie einzelnen Gebäuden.
36. Feststellung der Höhe des Abzuges für noch nicht fertige Bauten.
37. Prüfung der Preislisten für die Legung des zweiten Geleises auf bereits im Betriebe befindlichen Eisenbahnen.
38. Prüfung der Projecte von Brücken, Wegeübergängen, Wasseranlegeplätzen, Dämmen, des Querprofils des Bahnkörpers, von Tunnels, Damm- und Böschungsbefestigungen des Bahnkörpers, der allgemeinen Construction der Geleise und Gebäude auf den Eisenbahnstationen, der Flussübergänge, der Wasserstationen, der Schienen, Schienenbefestigungsgegenstände, Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Signale, Telegraphen und Beamtenhäuser, sowie der Proben des Baumaterials.
39. Fragen über neue Erfindungen.

III. Commercielle Abtheilung.

Die commercielle Abtheilung hat alle Fragen commerciellen Charakters, sowohl für die Staatsbahnen, als auch für die Privatbahnen, zu behandeln und auf die Entwicklung des Verkehres auf den einzelnen Bahnlinien ihr Augenmerk zu richten.

Demnächst obliegt der commerciellen Abtheilung die Behandlung in erster Instanz aller Tariffragen für die Staatseisenbahnen, wobei sie sich jedoch nach den für die beim Finanzministerium niedergesetzten Tarifinstitutionen geltenden allgemeinen Vorschriften zu richten und demzufolge alle Tarifprojecte in der vorgeschriebenen Ordnung dem Finanzministerium zur Bestätigung vorzulegen hat.

Ad 4. Die General-Inspection der Eisenbahnen besteht aus einem General-Inspector, 12 Inspectoren und dem erforderlichen Beamtenpersonal und ist direct dem Minister der Wegecommunication untergeordnet.

Zu den Hauptobliegenheiten der Inspection gehört die Ueberwachung des guten Zustandes der Eisenbahnen und der pünktlichen Erfüllung der von der Staatsregierung für den Betrieb erlassenen Vorschriften Seitens der Eisenbahnen.

Der General-Inspection obliegt ferner die Untersuchung bei Unglücksfällen und Unregelmässigkeiten auf den Bahnen.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, alle von der General-Inspection geforderten Daten und Auskünfte zu liefern. Auch ist es dem General-Inspector und den Inspectoren gestattet, von allen Acten, Documenten und Büchern in den Directionen und örtlichen Bahnverwaltungen Einsicht zu nehmen.

Ueber die von dem General-Inspector, resp. seinen Gehilfen ermittelten Unregelmässigkeiten, Unzulänglichkeiten der Betriebseinrichtungen und besonderen wichtigen Vorfälle auf den Eisenbahnen hat derselbe direct dem Minister der Wegecommunication Bericht zu erstatten.

Was die Tarife für den Transport von Personen und Gütern auf den russischen Eisenbahnen betrifft, so unterliegen dieselben der Oberaufsicht und Bestätigung des Finanzministeriums, welchem für diesen Zweck folgende Institutionen beigeordnet sind:

1. Ein Tarifrath.
2. Ein Tarifcomité.
3. Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten.

Der Tarifrath besteht, unter dem Präsidium des Finanzministers, aus den Gehilfen desselben, dem Directorium des Departements für Eisenbahnangelegenheiten und des Departements für Handel und Manufacturen, zwei Mitgliedern des Ministeriums der Wegecommunication, je einem Mitgliede der Ministerien der Reichsdomänen, der inneren Angelegenheiten und der Reichscontrole, drei Vertretern der Landwirthschaft und Industrie, zwei Vertretern des Handels und der Manufacturen, einem Vertreter des Bergbaues und drei Vertretern der Privateisenbahnen.

Nach Ermessen des Tarifrathes werden zu den Sitzungen desselben auch andere Personen, welche nützliche Auskünfte und Erklärungen zu den vorliegenden Fragen ertheilen können, hinzugezogen, jedoch nur mit berathender Stimme.

Der Begutachtung des Tarifrathes unterliegen alle generellen Tariffragen, als: Feststellung der Regeln über die Erstellung, Publication, Einführung und Aufhebung von Tarifen, mit Angabe der hiebei zu beobachtenden Fristen; Feststellung der Regeln über die Führung einer Tarifstatistik über die Beförderung von Passagieren und Gütern; Feststellung der Regeln über die Abhaltung der Conferenzen der Vertreter der Eisenbahnen in Betreff der Tariffragen; Feststellung der Regeln für die Begrenzung der Concurrenz, sowohl zwischen den Eisenbahnen selbst, als auch zwischen den Eisenbahnen und anderen Transportunternehmungen, sowie über die Vertheilung der zur Erhebung gelangenden Eisenbahn-Transportzahlungen unter die betheiligten Eisenbahnen; und endlich Feststellung der höchsten Normen für die Erhebung der Nebengebühren und sonstiger Kosten. Ferner hat der Tarifrath alle diejenigen speciellen Tariffragen endgiltig zu entscheiden, welche im Tarifcomité nicht zum Abschluss gebracht werden konnten.

Alle Entscheidungen des Tarifrathes, soweit dieselben nicht die auf gesetzgeberischem Wege vorgeschriebenen Normaltaxen überschreiten, werden zur Einführung gebracht, sofern dieselben der Finanzminister gutgeheissen hat und von Seiten der anderen Ministerien dagegen keine Einsprache innerhalb eines Monats gemacht worden ist.

Das Tarifcomité besteht, unter dem Präsidium des Directors des Departements für Eisenbahnangelegenheiten, aus zwei Mitgliedern des Finanzministeriums und je einem Vertreter der Ministerien der Wegecommunication, der Reichsdomänen und der Reichscontrole.

Der Entscheidung des Tarifcomité unterliegen:

a) Alle wichtigen speciellen Tariffragen, welche im Zusammenhange mit den Bedürfnissen der Bevölkerung, des Handels und der Industrie stehen.
b) Specielle Tariffragen, welche von den einzelnen Regierungs-Institutionen, sowie von den Mitgliedern des Tarifcomité selbst angeregt werden.
c) Tariffragen von geringerer Wichtigkeit, welche von dem Tarifrath dem Comité überwiesen worden sind.

Die Entscheidungen des Tarifcomité erfolgen durch Stimmenmehrheit; bei Nichtübereinstimmung der Meinungen hat das Tarifcomité die betreffenden Fragen dem Tarifrath zur allgemeinen Entscheidung vorzulegen.

Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten hat alle Tariffragen, sowie alle die Eisenbahnen betreffenden Fragen zu behandeln, soweit solche zum Finanzministerium ressortiren.

Im Speciellen hat das Departement für Eisenbahnangelegenheiten folgende Obliegenheiten:

1. Die Schriftführung über Tariffragen im Tarifrath.
2. Die Ausführung der Vermittlung zwischen den Regierungsstellen, öffentlichen Institutionen, Eisenbahnen, deren Conferenzen, sowie privaten Gesellschaften und Personen.
3. Die Prüfung aller von den Eisenbahnen und deren Conferenzen gestellten Anträge wegen Abänderung bestehenden Tarife und von Tariffragen, welche von den Regierungsstellen, öffentlichen Institutionen und Gesellschaften angeregt worden sind.
4. Sammlung von Daten und Auskünften über Tariffragen.
5. Ausarbeitung von Vorschlägen zur Abänderung der bestehenden Tarife im Interesse der Befriedigung der Bedürfnisse des Handels und der Industrie, sowie zur Hebung der Einnahmen der Eisenbahnen.
6. Die Aufsicht über die pünktliche Einhaltung der Tarifnormen, sowie der Regeln für die Erstellung, Einführung, Abänderung und Aufhebung von Tarifen Seitens der Eisenbahnen.
7. Behandlung aller Tariffragen überhaupt.

Organisations-Statut
des hydrographischen Dienstes in Oesterreich.

(Erlassen vom k. k. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Ackerbaues, des Handels, der Finanzen und für Cultus und Unterricht.)

M.-Z. 31.339 ex 1894.

§ 1.

Zweck und Aufgabe.

Der hydrographische Dienst bezweckt im Allgemeinen eine systematische Ergänzung der empirischen und theoretischen Grundlagen für eine zielbewusste Lösung aller in das Gebiet des Wasserbauwesens einschlagenden technischen Probleme, sowie die Verwerthung der diesfälligen Studienergebnisse im Interesse der Volkswirthschaft, daher vor Allem die Beschaffung jener Daten, welche zur Verfassung und Begutachtung der die Bodenmelioration, den Binnenwasserverkehr, die Nutzbarmachung der Gewässer überhaupt, sowie die Hintanhaltung der Devastationen und schädlichen Ueberschwemmungen betreffenden Projecte, ferner zur Installirung der Wasserstands- und bezw. Hochwasser-Prognose erforderlich sind.

§ 2.

Mittel.

I. Sammlung statistischer Daten, ferner Beobachtungen, Erhebungen und Studien.

Mit Rücksicht auf diejenigen Anforderungen, welche an die Wasserbauwissenschaft gestellt werden, sowie Angesichts jener Erfahrungen, welche diesfalls im In- und Auslande bisher vorliegen, wird der hydrographische Dienst — nebst dem Einsammeln des einschlägigen Materials — noch die weiteren Beobachtungen, Erhebungen und Studien in nachstehend angedeuteten Richtungen zu erfassen haben:

a) Die Niederschlagsverhältnisse in Bezug auf ihre Art (Regen, Schnee, Hagel), Menge, Intensität und bezw. räumliche, sowie zeitliche Ausdehnung, mit besonderer Bedachtnahme auf die Ausbreitung, Höhe, Dichte und Dauer der Schneedecke in den Flussgebieten, ferner die Feststellung der ombrometrischen Profile, d. i. der Vertheilung und Intensität der Niederschläge im verticalen Sinne, nebst den hierauf Einfluss übenden Factoren, als: die Richtung und Stärke der Winde, sowie die Temperatur, sofern dieselben nicht schon von den meteorologischen Anstalten in einem den Zwecken der Hydrographie entsprechenden Masse erhoben und verarbeitet werden.

b) Die durch die Schwerkraft bedingte Bewegung des Niederschlages zu einer bestimmten Stelle des Recipienten nach Zeit und Mass sammt den Begleiterscheinungen, als: Reibungs-, Versickerungs-, Verdunstungs- und Gefrierungsverhältnisse (Schneeschmelze und Gletscherschwankungen), welche die Verzögerung der Bewegung und das Schwinden der Menge des Niederschlages bedingen; die diese Begleiterscheinungen hervorrufenden Ursachen, als: Ausdehnung, Höhenlage und Configuration des Niederschlagsgebietes, bezw. auch die Gefällsverhältnisse des Terrains; die Bodenart des Flussgebietes, insbesondere hinsichtlich der Verwitterbarkeit, der Durchlässigkeit, des Wasserhaltungsvermögens, der Temperatur, sowie Culturart, bezw. Vegetation in verschiedenen Jahreszeiten; ferner die durch die Niederschläge hervorgerufenen Erscheinungen, bezw. die Weiterbewegung der Niederschläge zu den Recipienten in Gestalt der Quellen und Grundwässer, deren Niveau- und Gefällsverhältnisse, Einwirkung auf die Bodenculturart (Vegetation) und Ergiebigkeit in verschiedenen Jahreszeiten, mit Bedachtnahme auf die Ausdehnung, sowie den Charakter ihrer Sammelgebiete. Ausserdem wird auf die Ergebnisse der Studien über geologische Verhältnisse und der Höhlenforschung Bedacht zu nehmen sein.

c) Die in den Recipienten (ausgesprochenen Betten) abfliessenden Gewässer, wobei namentlich in Betracht fallen:

1. Die Bodenbeschaffenheit und Gestalt der Ufer und der Sohle.

2. Die Wasserstände (Pegelablesungen) nebst den gleichzeitigen Wassergeschwindigkeiten und Mengen, Geschiebe und Schlammmengen, sowie ihre Art, bezw. Zusammensetzung (Menge der aufgelösten Stoffe) unter verschiedenen Verhältnissen mit Bedachtnahme auf die charakteristischen Wasserstände, als: den absolut niedrigsten, den normalen, bezw. am längsten andauernden, den absolut mittleren, den periodisch wiederkehrenden hohen und den als absolut höchsten aufzufassenden Wasserstand, sowie auf die Dauer und das Niveau dieser Wasserstände an den verschiedenen Pegeln.

3. Die Relation der den oberwähnten charakteristischen Wasserständen entsprechenden Wassermengen zu dem mit der betreffenden Stelle des Recipienten correspondirenden Niederschlagsgebiete, sowie der Niederschlagsmenge bei gleichzeitiger Rücksichtnahme auf die charakteristischen Merkmale des Niederschlagsgebietes, zugleich als Grundlage für das Studium der periodischen Schwankungen im Kreislaufe der Meteorwässer.

4. Die Beschaffung der Grundlagen für die Ergänzung und Richtigstellung jener Rechnungsmethoden und Formeln, welche die Berechnung der Geschwindigkeit und Abflussmenge des Wassers in freien Flussbetten, sowie bei Wehr-, Schleusen- und sonstigen Einbauten bezwecken.

5. Das Studium über die Ursachen und den Verlauf der Hochfluthen unter verschiedenen Verhältnissen, daher auch mit Bedachtnahme auf die diesfälligen Einflüsse der in Betracht fallenden natürlichen oder künstlichen Wasserreservoirs, als: Teiche, Seen und Ueberschwemmungsgebiete, und bezw. die Beschaffung jener Anhaltspunkte, welche zur Einrichtung eines auf wissenschaftlicher Grundlage auszugestaltenden Wasserstands- und Hochwasser-Prognosendienstes erforderlich sind.

6. Speciell vom Standpunkte der Trift-, Floss- und Schifffahrt. Die Zweckmässigkeit der in Anwendung gebrachten oder anzustrebenden Normalbreiten und Fahrtiefen mit Bedachtnahme auf: die in geraden und gekrümmten Flussstrecken, sowie in den Uebergängen der Flusskrümmungen (Schwellen), insbesondere beim Normalwasserstande vorhandene oder zu erzielende benützbare Fläche des Fahrwasser-Querprofiles, auf die Dauer der Fahrzeit-Perioden, auf den Schiffswiderstand unter verschiedenen Verhältnissen, bezw. auf diejenige Gestalt und Tauchungstiefe der Fahrzeuge, welche eine möglichst ökonomische Ausnützung der Schiffahrtsstrasse bedingen, sowie die sonstigen, den Binnenwasserverkehr betreffenden statistischen Daten.

7. Das Verhalten des Wassers in natürlichen, und zwar geraden, sowie gekrümmten Flussstrecken, ferner in künstlichen Durchstichen mit besonderer Bedachtnahme auf die durch die Bewegung des Flussbettgrundes, sowie die Verschiedenheit der Wasserstands- und Gefällsverhältnisse bedingte Serpentinirung des Thalweges.

8. Der Einfluss der Seitenzuflüsse, sowie der Regulirungs-, Canalisirungs- und Bedeichungsbauten, ferner der Bodenmeliorationen, namentlich der Ent- und Bewässerungsanlagen auf das Regime der Recipienten, und entgegengesetzt die Rückwirkung der letzteren auf ihre Seitengerinne.

9. Die Wirkungsweise verschiedenartiger Regulirungssysteme, sowie das insbesondere in den Erhaltungskosten zum Ausdrucke gelangende Widerstandsvermögen der in Anwendung gebrachten Regulirungsbauten und Baumaterialien zum Zwecke der Feststellung einer möglichst ökonomischen Anordnung, bezw. Verwerthung derselben.

10. Die Bedingungen der Eintiefung und Erhöhung der Flussbette, sowie des Gleichgewichtszustandes zwischen dem Wasserabflusse und dem Widerstandsvermögen der letzteren, mit gleichzeitiger Bedachtnahme auf die Bildung, Bewegung und den Abrieb der Geschiebe bei verschiedenen Wasserständen.

11. Der Einfluss der Wildbachverbauungen, sowie Uferbepflanzungen auf das Flussregime überhaupt, insbesondere aber auf die Wasser- und Geschiebeabfuhr im Flussbette und in dem freien oder eingedeichten Ueberschwemmungsgebiete, sowie auf die Regulirungsbauten.

12. Die Bedingungen und Verhältnisse der Eisbildung, der Eisschoppungen und der Eisgänge, sowie ihre Rückwirkung auf den Wasserabfluss, auf die Gestaltung der Flussbette und auf die Regulirungsbauten.

13. Der Einfluss der Trift und Flösserei auf das Flussbett und auf die Regulirungsbauten.

14. Der Grad der Verunreinigung der Gewässer bei verschiedenen Wasserständen durch Einleitung der Fabrikswässer und städtischen Canäle.

d) Die stehenden Gewässer, als: Seen, Teiche, Sümpfe und Moore, sowie künstliche Reservoirs; der Einfluss der gedachten Wasserbehälter auf die Wasser- und Geschiebeabfuhr in den Flüssen und auf deren Regime im Allgemeinen.

e) Die Nutzbarmachung der Gewässer im Allgemeinen und insbesondere die Verwendung der Wasserkräfte zu landwirthschaftlichen und industriellen Zwecken.

f) Die extremen Wasserabflussverhältnisse und ihre Folgen, so namentlich einerseits die Deichbrüche, Ueberschwemmungen und Wasserkatastrophen, andererseits der Wassermangel.
g) Die Verfassung einer Hydrographie Oesterreichs, eventuell der einzelnen österreichischen Flussgebiete.

II. Behelfe.

A) Für allgemeine Zwecke des hydrographischen Dienstes.

Unter Beobachtung des Grundsatzes, dass der hydrographische Dienst wohl nur in Betreff einiger Zweige desselben an die Ländergrenzen gebunden werden kann, im Allgemeinen jedoch nach den in sich abgeschlossenen Flussgebieten einzurichten sein wird, sind für seine allgemeinen Zwecke die folgenden Behelfe zu beschaffen:

a) Hydrographisch-orographische Uebersichtskarten der Niederschlagsgebiete sämmtlicher österreichischer Gewässer bis zu den Hauptwasserscheiden hinauf, das ist ohne Rücksicht auf den Umstand, ob die letzteren innerhalb oder ausserhalb der Reichsgrenzen liegen, in Massstäben von 1 : 750.000 und von circa 1 : 2,000.000.
b) Eine hydrographisch-orographisch-topographische Karte der Niederschlagsgebiete sämmtlicher österreichischen Gewässer in obgedachter Ausdehnung, im Massstabe von 1 : 200.000.
c) Eine tabellarische Darstellung des Flächenausmasses der Niederschlagsgebiete und ihrer Unterabtheilungen.
d) Eine Erläuterung der geologischen Verhältnisse der unter a) und b) gedachten Niederschlagsgebiete im Anschlusse an die bestehenden, sowie die zur Herausgabe gelangenden geologischen Karten mit besonderer Bedachtnahme auf die in diesen Gebieten vorkommenden Bodenarten, den Grad ihrer Durchlässigkeit, sowie deren vom hydrographischen Gesichtspunkte aus überhaupt in Betracht fallende Eigenschaften beim gleichzeitigen Streben nach einer kartographischen Darstellung der letzteren (pedologische und Permeabilitätskarten).
e) Flusskarten, und zwar:
   1. Uebersichtskarten,
   2. Streckenkarten.
f) Längenprofile der Hauptrecipienten und ihrer Zuflüsse.
g) Querprofile der Hauptrecipienten und ihrer Zuflüsse.

Die näheren Bestimmungen über die Ausführung der unter e) bis f) genannten Behelfe, insbesondere aber über die hiebei in Anwendung zu bringenden Massstäbe und über die in diesen Behelfen darzustellenden Objecte, sowie die hierin anzuführenden Daten werden durch die betreffenden Durchführungsinstructionen normirt werden.

B) Für specielle Zweige des hydrographischen Dienstes.

Zur Durchführung der unter I. angeführten Beobachtungen und Erhebungen sind vor Allem anzustreben:

a) Eine den Zwecken des hydrographischen Dienstes entsprechende Ergänzung und Vertheilung der ombrometrischen Beobachtungsstationen, sowie Errichtung der zur Messung der jeweiligen Schneedecke nothwendigen Schneepegel nebst Sicherstellung der Registrirung und Einsammlung der bezüglichen Beobachtungsergebnisse.
b) Eine Ergänzung der Pegelstationen und Regelung ihrer Beobachtung, sowie Einsammlung der bezüglichen Beobachtungsergebnisse.
c) Eine systematische Vornahme der hydrometrischen Erhebungen nach jenen verschiedenen Richtungen, welche den speciellen Zwecken des hygrographischen Dienstes entsprechen.
d) Eine Installirung der Versuchsstationen für die sonstigen in das Gebiet des hydrographischen Dienstes einschlagenden Aufgaben, so beispielsweise für das Studium des Versickerungs- und Verdunstungsprocesses unter verschiedenen Umständen und für pedologische Untersuchungen mit besonderer Bedachtnahme auf das Meliorationswesen.

Die Bestimmungen über die Anzahl der in Action zu setzenden Ombrometer- und Pegelstationen, ihre Vertheilung, die hiezu geeigneten Apparate, sowie die Handhabung der letzteren, die Regelung ihrer Beobachtung und Registrirung, sowie Einsammlung der diesbezüglichen Ergebnisse, die Durchführung der hydrometrischen Arbeiten und Behandlung der bezüglichen Vorrichtungen (Fixpunkte, Kilometermarken etc.) und Apparate (hydrometrische Flügel in ihren verschiedenartigen Abarten etc.), sowie die Einrichtung des Wasserstandes- und beziehungsweise Hochwasser-Prognosendienstes werden gleichfalls durch besondere Instructionen normirt werden.

§ 3.

Grundlagen für die Eintheilung der Länder in hydrographischer Beziehung.

Den Anforderungen des hydrographischen Dienstes entsprechend, muss dessen Regelung im Einklange mit der Disposition der Beobachtungsapparate nach Flussgebieten erfolgen, wobei in administrativer Beziehung dem Umstande Rechnung zu tragen ist, dass einige Flussgebiete zu zwei oder mehreren Ländern gehören.

A. Der Complex der österreichischen Länder, vom Gesichtspunkte der Meeres-, beziehungsweise Stromgebiete aufgefasst, stellt sich nachfolgend dar:

I. Im Gebiete des Schwarzen Meeres liegen:

a) Das Stromgebiet der Donau in den nachstehenden, von einander — vom Standpunkte der Hydrographie Oesterreichs — unabhängigen Gebietsabschnitten, und zwar:
   1. Die Donaustrecke Passau—Theben (ungarische Grenze) mit den betreffenden Zuflüssen.
   2. Das Leithagebiet bis zur ungarischen Grenze.
   3. Das Raabgebiet bis zur ungarischen Grenze.
   4. Das Murgebiet bis zur ungarischen Grenze.
   5. Das Draugebiet bis zur ungarischen Grenze.
   6. Das Savegebiet bis zur ungarischen Grenze.
   7. Das Gebiet des oberen Pruth.
   8. Das Gebiet des oberen Sereth.
b) Das Stromgebiet des oberen Dniester.
c) Das Stromgebiet des Dniepr, bezw. das obere Styr- und Ikwagebiet.

II. Im Gebiete der Ostsee liegen:

a) Das Stromgebiet der Weichsel.
b) Das Stromgebiet der Oder.

III. Im Gebiete der Nordsee liegen:

a) Das Stromgebiet der Elbe.
b) Das Stromgebiet des Rhein.

IV. Im Gebiete des Adriatischen Meeres liegen:

a) Das Stromgebiet der Etsch.
b) Das Stromgebiet des Po.
c) Die Küstenflüsse.

B) Von den obigen Stromgebieten, beziehungsweise Stromstrecken liegen ausschliesslich oder fast ausschliesslich innerhalb der Grenzen je eines einzigen Landes:

Der Dniester, Styr und Ikwa im Gebiete von Galizien.
Der Sereth im Gebiete der Bukowina.
Die Elbe im Gebiete von Böhmen.
Der Rhein, die Etsch und die Zuflüsse des Po im Gebiete von Tirol und Vorarlberg.

Die Küstenflüsse in den respectiven Gebieten von Küstenland und Dalmatien, während die übrigen Stromgebietstheile, beziehungsweise Stromstrecken zu den verschiedenen Ländern gehören, und zwar:

a) Im Donaugebiete.

I. Die Donaustrecke Theben—Passau, gehörend zu den Ländern:

1. Niederösterreich mit der Donautheilstrecke Theben—Isper-Mündung nebst beiderseitigen Zuflüssen.
2. Oberösterreich mit der Donautheilstrecke Isper-Mündung—Passau und den beiderseitigen Zuflüssen.
3. Steiermark mit der mittleren Ennsstrecke und der Salzach, ferner der obersten Traunstrecke.
4. Salzburg mit der oberen Ennsstrecke und der oberen Salzachstrecke sammt der zum Theile über Bayern fliessenden Saalach.
5. Tirol mit der in sein Gebiet fallenden Innstrecke, welche am unteren Ende an die bayrische, am oberen an die schweizerische Innstrecke anstösst.

II. Das Marchgebiet, gehörend zu den Ländern Mähren, Niederösterreich und Böhmen.

III. Das Leithagebiet, gehörend zu Niederösterreich und Ungarn.

IV. Das Raabgebiet, gehörend zu Niederösterreich, Steiermark und Ungarn.

V. Das Murgebiet, gehörend zu den Ländern Steiermark und Salzburg.

VI. Das Draugebiet, gehörend zu den Ländern Steiermark Kärnten und Tirol.

VII. Das Savegebiet, gehörend zu den Ländern Steiermark und Krain.

VIII. Das Pruthgebiet, gehörend zu den Ländern Bukowina und Galizien.

b) Im Weichselgebiete.

Die Weichsel, gehörend zu den Ländern Galizien und Schlesien.

c) Im Odergebiete.

Die Oder, gehörend zu den Ländern Mähren und Schlesien.

C) Die weitere Eintheilung der einzelnen Niederschlagsgebiete wird auf Grund der hydrographischen Karten erfolgen.

§ 4.

Norm für die Durchführung des hydrographischen Dienstes in jenen Flussgebieten, welche zu zwei oder mehreren Ländern gehören.

Insofern die Aufgaben der einzelnen Zweige des hydrographischen Dienstes rücksichtlich der im § 3 unter B) angeführten, zu zwei oder mehreren Ländern gehörigen Flussgebiete nicht von den betreffenden Länderverwaltungen selbstständig und ohne Beeinträchtigung der Einheitlichkeit der allgemein zu beobachtenden Grundsätze erfüllt werden können, werden dieselben fallweise nach Massgabe der diesbezüglichen Weisungen im Wege einer Vereinbarung zwischen den hiezu berufenen hydrographischen Abtheilungen (§ 5) ihrer systematischen Lösung zuzuführen sein.

In analoger Weise wird in Betreff jener Gewässer, welche unter dem Einflusse der in die andere Reichshälfte oder ins Ausland fallenden Anschlussstrecken stehen, mit den betreffenden Behörden und beziehungsweise mit ihren Organen das nöthige Einvernehmen anzustreben sein.

§ 5.

Organe des hydrographischen Dienstes.

Diese Organe sind:

I. Das hydrographische Centralbureau im k. k. Ministerium des Innern.

II. Die in den einzelnen Ländern, beziehungsweise Flussgebieten bei den politischen Landesstellen zu bestellenden hydrographischen Abtheilungen.

III. Die in den einzelnen Ländern zu bestellenden Hilfsorgane für die Beobachtung der Ombrometer und Pegel.

§ 6.

Der Wirkungskreis der im § 5 genannten Organe.

I. Das hydrographische Centralbureau.

Das dem Wasserbaudepartement im k. k. Ministerium des Innern angegliederte „K. k. hydrographische Centralbureau“ besorgt die eigentliche technisch-administrative Leitung des hydrographischen Dienstes in der diesseitigen Reichshälfte zum Zwecke einer baldigen Realisirung der im § 1 erörterten Aufgaben, beziehungsweise einer zweckentsprechenden Durchführung der im § 2 specificirten Beobachtungen, Erhebungen, Studien und Sammlungen, insofern diese Agenden in erster Linie den im § 5 unter II. und III. genannten Organen zukommen, und hat im Besonderen die nachstehenden Functionen:

1. Die Mitwirkung bei der Verfassung der den hydrographischen Dienst betreffenden Gesetzentwürfe, Verordnungen und Instructionen, sowie die Verfassung der sonstigen einschlägigen Publicationen und beziehungsweise graphischen Darstellungen, darunter der im § 2, Abschnitt II., A unter a), b), c) und d) angeführten kartographischen Behelfe.

2. Die allgemeine oder fallweise Anregung der in einzelnen Flussgebieten vorzunehmenden Aufnahmen, Erhebungen und Studien, die Andeutung der Art ihrer Durchführung, sowie überhaupt die Ueberwachung des hydrographischen Dienstes.

3. Die Sammlung, Zusammenstellung, Bearbeitung, Veröffentlichung und Verwerthung des von den hydrographischen Länderabtheilungen einlangenden oder sonst requirirten Erhebungsmaterials, und zwar des letzteren, sofern es die zur diesseitigen Reichshälfte gehörigen Flussgebiete betrifft oder vom allgemeinen wissenschaftlichen Interesse ist, ferner die Verfassung einer Hydrographie Oesterreichs, beziehungswwise der Flussgebiete.

4. Das Studium aller Neuerungen und Fortschritte auf dem Gebiete der Hydrographie, namentlich in Betreff der Verbesserung der für hydrographische Zwecke dienenden Apparate, die Vornahme der sich als nothwendig erweisenden Ergänzung und Berichtigung, eventuell eine Neuaufstellung der in das Gebiet des Wasserbauwesens einschlagenden Messungs- und Rechnungsmethoden, sowie jener Formeln, welche sich auf

a) den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Niederschlage und der Wasserabfuhr in den Recipienten;
b) die Wassergeschwindigkeit und Menge in den letzteren unter verschiedenen Umständen;
c) den Wasserabfluss bei Wehr-, Schleusen- und sonstigen Einbauten;
d) die übrigen in den Flussbetten wahrzunehmenden Erscheinungen beziehen.

5. Zur Förderung der gedachten wissenschaftlichen und praktischen Zwecke wird das hydrographische Centralbureau mit den verwandten wissenschaftlichen Anstalten des Inlandes, insbesondere dem k. und k. militär-geographischen Institute, der k. k. Centralanstalt für Meteorologie und Erdmagnetismus, der k. k. geologischen Reichsanstalt und dem hydrotechnischen Bureau des k. k. Handelsministeriums, sodann mit den sonstigen in den Ländern der diesseitigen Reichshälfte bestehenden, analoge Zwecke verfolgenden Anstalten, Organen der autonomen Vertretungen, Genossenschaften und Vereine, schliesslich mit den verwandten Anstalten und Vereinen der anderen Reichshälfte und des Auslandes in Verbindung treten und einen Austausch der in das Gebiet der Hydrographie einschlagenden Publicationen und Schriften anbahnen.

6. Die Ueberprüfung der aus den einzelnen Ländern, beziehungsweise Flussgebieten einlaufenden Anträge, Kostenüberschläge und Jahrespräliminare, welche sich auf die Reactivirung oder Neuanlage der Ombrometer- oder Pegelstationen, die Regelung des bezüglichen Beobachtungsdienstes, sowie die sonstigen in den hydrographischen Dienst der Länder fallenden Vorrichtungen und Anschaffungen beziehen.

7. Die Verwerthung des gesammelten und bearbeiteten Materials für wasserbautechnische Zwecke und in erster Linie für die Begutachtung der im Wege des Wasserbaudepartements im k. k. Ministerium des Innern einlangenden wasserbaulichen Projecte und sonstigen Angelegenheiten, insofern es hiebei auf den hydrographischen Standpunkt ankommt, schliesslich die eventuelle Mitwirkung bei der Verfassung der Flussregulirungs- und sonstigen wasserbaulichen Projecte.

8. Die Stellung allfälliger, den hydrographischen Dienst betreffender Anträge an das k. k. Ministerium des Innern.

II. Die hydrographischen Länderabtheilungen.

In den einzelnen Ländern der diesseitigen Reichshälfte werden bei den Baudepartements den betreffenden Landesstellen hydrographische Abtheilungen errichtet, welche unter thunlichster Mitwirkung der staatlichen Baubezirksorgane und mit Bedachtnahme auf die im § 3 angedeutete Gliederung der Flussgebiete die einschlägigen Agenden des hydrographischen Dienstes zu besorgen haben. Die hydrographischen Abtheilungen werden in der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäss den für die einzelnen Länder aufzustellenden Organisationsstatuten nach Bedarf und nach Massgabe der diesfälligen Vereinbarungen durch die autonomen Vertretungen, durch wissenschaftliche Vereine und eventuell durch auf diesem Gebiete hervorragend wirkende Persönlichkeiten unterstützt werden.

Auch werden einzelne den gedachten Kreisen angehörende Persönlichkeiten zu den commissionellen Berathungen dieser Abtheilungen, sowie zur Mitwirkung bei den diesfälligen Arbeiten heranzuziehen sein.

Diese hydrographischen Abtheilungen haben insbesondere die nachstehenden Agenden zu besorgen:

1. Die Durchführung der im § 2 angeführten Beobachtungen, Erhebungen und Studien im Bereiche ihres Wirkungskreises mit Bedachtnahme auf die Bestimmung des § 4 — nebst Ueberwachung der Durchführung der den Hilfsorganen des hydrographischen Dienstes zukommenden Agenden — Alles im Sinne der diesfälligen Dienstinstructionen und speciellen Aufträge.

2. Das Einsammeln der von den Hilfsorganen einlangenden Erhebungsresultate, ihre Registrirung nach den bezüglichen Vorschriften und Formularen, sowie die Vorlage derselben sammt den Ergebnissen der eigenen Erhebungen an das hydrographische Centralbureau in den festgesetzten Terminen.

Hiezu gehören auch jene Daten, welche sich auf die Zusammenstellung einer Statistik der einzelnen Zweige der Hydrographie beziehen.

3. Das Studium aller Neuerungen und Fortschritte auf dem Gebiete der Hydrographie behufs ihrer Verwerthung in der unter I 4 angedeuteten Richtung und die Stellung der bezüglichen Anträge an das hydrographische Centralbureau.

4. Der executive Wasserstands-, beziehungsweise Hochwasserprognosendienst nebst Durchführung aller jener Erhebungen in den respectiven Flussgebieten, welche sich zur Beschaffung der wissenschaftlichen Grundlagen für diesen Dienst als nothwendig erweisen werden und, bis ein so gedachter Dienst eingeführt ist, die Mitwirkung bei der Durchführung des Hochwasserwarnungsdienstes.

5. Die Verfassung der Anträge und Kostenüberschläge für die im Zwecke des hydrographischen Dienstes in den respectiven Flussgebieten und Ländergebieten nothwendige Reactivirung, Neuinstallirung und Handhabung der Beobachtungsapparate, sowie für die Anschaffung der hydrographischen Apparate und für Besorgung der sonstigen mit diesem Dienste verknüpften Erfordernisse.

6. Die Auswahl und Bestellung des zur Besorgung des Ombrometer- und Pegelbeobachtungsdienstes erforderlichen Hilfspersonals, eventuell Erstattung der diesfälligen Anträge an das Centralbureau.

7. Die sonstigen Bestimmungen in Betreff des executiven Dienstes und die Gebahrung mit den zur Verfügung gestellten Crediten werden durch die bezüglichen Vorschriften normirt.

III. Die Hilfsorgane des hydrographischen Dienstes.

Nachdem das gegenwärtig vorhandene Netz der Ombrometer- und Pegelstationen für Zwecke der Hydrographie nicht ausreicht und vielmehr erheblich verdichtet werden muss, hiebei jedoch auf Grund der bisherigen Erfahrungen vor Allem mit der Thatsache zu rechnen ist, dass die Bestellung einer entsprechenden Anzahl freiwilliger Beobachter aus den Privatkreisen insbesondere für die abseits der bewohnten Ortschaften gelegenen, zumeist aber sehr wichtigen Stationen grossen Schwierigkeiten begegnet, so werden nach erfolgter Feststellung der erforderlichen Ombrometer- und Pegelstationen, zu deren Beobachtung und Registrirung vor Allem sämmtliche der Staatsverwaltung direct zur Verfügung stehenden Organe, sofern sie für diesen Dienst geeignet sind und die betreffenden Beobachtungsstationen in ihrem Aufenthaltsorte liegen, sowie in der Voraussetzung, dass sie durch diesen Dienst in der Erfüllung ihrer eigentlichen Berufspflichten nicht behindert werden, im Wege der competenten vorgesetzten Stellen nach Bedarf herangezogen, und zwar:

1. Das staatliche mindere Strassen- und Wasserbaupersonal.

2. Das Personal der staatlichen Forstdomänen- und Bergwerksverwaltungen, sowie die forsttechnischen Organe der politischen Verwaltungen und der Wildbachverbauung.

3. Die Stations- und Bahnaufsichtsorgane der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

4. Die Organe der k. k. Post- und Telegraphenämter.

5. Die k. k. Finanzwachorgane.

Ausserdem werden zu dem Ombrometer- und Pegelbeobachtungsdienste nach Massgabe der Erfolge der diesfälligen Behandlungen und beziehungsweise nach Bedarf heranzuziehen sein:

6. Die Wasserbau- und sonstigen Organe der an dem hydrographischen Dienste betheiligten autonomen Vertretungen, der Schiffahrtsunternehmungen, der Wassergenossenschaften, Vereine (Alpenvereine u. dgl.), Landwirthschafts-Gesellschaften, Forstvereine, Bergwerke und Industrieanstalten etc.

7. Das private Forstpersonal.

8. Die Stations- und Bahnaufsichtsorgane der österr. Privateisenbahnen.

9. Die Geistlichkeit.

10. Das Unterrichtspersonal im Allgemeinen, insbesondere aber jenes der Volks- und Bürgerschulen.

11. Sonstige Körperschaften, Privatpersonen.

Insofern die unentgeltliche Bedienung der Ombrometer- und Pegelbeobachtungsstationen nicht sichergestellt werden kann, sowie in jenen Fällen, in welchen eine Entlohnung der besonders verdienstlichen Leistungen sich als gerechtfertigt erweist, können den einzelnen Beobachtern entsprechende Jahresrenumerationen bewilligt werden.

§ 7.

Dienstlicher Verkehr.

Insofern es sich um die Sammlung, Erörterung, Berichtigung und Verwerthung der hydrographischen Daten im Rahmen der bereits bewilligten Credite und im Rahmen der erfolgten Verfügungen, Instructionen und Vereinbarungen, ferner um Angelegenheiten rein wissenschaftlicher Natur, demnach auch um den Austausch der Publicationen handelt, verkehrt das Centralbureau mit den in Betracht kommenden Behörden und, so weit es die dienstliche Organisation gestattet, mit deren Fachabtheilungen, Anstalten, Vereinen und Privatpersonen des In- und Auslandes, ferner mit den hydrographischen Länderabtheilungen unmittelbar.

In allen sonstigen Fällen ist dagegen der Verkehr des hydrographischen Centralbureau, sowie der hydrographischen Länderabtheilungen auf den vorgeschriebenen Dienstweg angewiesen.

Der Correspondenzverkehr in Angelegenheiten des hydrographischen Dienstes findet in der durch das Gesetz vom 2. October 1865 (R.-G.-Bl. Nr. 108) festgesetzten Ausdehnung nach Massgabe der in den diesfälligen Durchführungsinstructionen normirten Bestimmungen portofrei statt.

Wien, im December 1894.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 337. (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. December ergreift das Wort Se. Excellenz der Handelsminister Graf Wurmbrand:

In einer in der 306. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 16. October an mich gerichteten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Kaiser und Genossen nachfolgende Anfragen gestellt:

„1. Worin liegt die Verzögerung des Baues der Linie Lindewiese—Barzdorf begründet?

2. Gedenkt der Handelsminister. im Interesse der Förderung des wirthschaftlichen Lebens Schlesiens die Durchführung des Baues der genannten Linie und dadurch die Vollendung dieses Bahnbaues möglichst zu beschleunigen?“

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen, dass die Inangriffnahme des Baues der zufolge des Gesetzes vom 27. December 1893 (R.-G.-Bl. Nr. 199) auf Staatskosten herzustellenden Localbahn von Lindewiese zur Reichsgrenze bei Barzdorf von der vorgängigen Austragung eine Reihe technischer Vorarbeiten abhängig erschien, welche eine mit Zeitaufwand verbundene Vervollständigung der Projectsarbeiten bedingte.

Zunächst musste das noch von der Oesterr. Localeisenbahngesellschaft herstammende Detailproject, um als Grundlage für die Vergebung des Baues nach dem bei Staatsbauten angenommenen Systeme der Vergütung nach Einheitspreisen dienen zu können, in mehrfachen Beziehungen, insbesondere durch Ermittlung der Ausmasse der einzelnen Arbeitsherstellungen, ergänzt werden.

Weiter stellte sich nach dem Ergebnisse der politischen Begehung die Nothwendigkeit heraus, für zwei Theilstrecken Variantenprojecte neu aufzustellen, welche sohin einer neuerlichen commissionellen Prüfung unterzogen werden mussten.

Die erwähnten technischen Vorarbeiten, welche im Laufe des diesjährigen Sommers und Herbstes durch die in Freiwaldau activirte k. k. Bauleitung durchgeführt wurden, sind nunmehr zum Abschlusse gelangt, und wird sohin auf Grund der bereits am 5. December erfolgten Ausschreibung mit der Vergebung der Bauarbeiten im öffentlichen Offertwege demnächst vorgegangen werden.

Hienach ist für die Fertigstellung der projectirten Bahnlinie Lindewiese—Barzdorf eine Verzögerung um so weniger zu besorgen, als gerade die sorgfältige Klarstellung der technischen Grundlagen die beste Gewähr dafür bietet, dass die eigentlichen Bauarbeiten glatt und prompt von Statten gehen.

Bei dieser Sachlage kann, entgegen den geäusserten Besorgnissen, die Bauvollendung und Betriebseröffnung der genannten Bahnlinie, deren hervorragende wirthschaftliche Bedeutung Seitens der Regierung keineswegs unterschätzt wird, für die Mitte des Jahres 1896 mit voller Zuversicht gewärtigt werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Eiskeller in Bakow.) In der Station Bakow wird für Zwecke des Restaurateurs Anton Prochazka ein Eiskeller hergestellt. [27. November, Z. 64.559.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Traversirung des Bahnkörpers durch eine Wasserleitung.) Das Project für Unterfahrung des Bahnkörpers in km 22·289 und 20·032 der Strecke Aussig—Komotau, sowie in km 0·4/5 der Schleppbahn zum Elisabethschachte durch eine von der Gemeinde Settenz zum Theil bereits ausgeführte, zum Theil noch projectirte Wasserleitung wurde genehmigt. [23. November, Z. 61.911.]

Böhmische Westbahn. (Linie Stupno-Břaz—Radnitz: Staatliche Collaudirung.) Am 3. October wurde die staatliche Collaudirung des Bahnflügels Stupno Břaz—Radnitz durchgeführt. Das Ergebniss war befriedigend und wurde nur die Ausführung geringfügiger Nacharbeiten als nothwendig erkannt. [17. November, Z. 60.776.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Bauliche Herstellung am Bahnhofe in Wien.) In der Station Wien wurde eine Kesselanlage zum Zwecke des Vorwärmens der zur Abfahrt bestimmten Züge hergestellt. [29. November, Z. 65.028.]

— (Linie Deutschbrod-Liebau: Bauliche Herstellung in Zdiretz-Kreuzberg.) Für Zwecke der Firma J. Multerer's Enkel in Deutschbrod wurde in der Station Zdiretz-Kreuzberg ein Salzmagazin errichtet. [1. December, Z. 65.354.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ausweis über die im III. Quartal 1894 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestelle: Siepietnica (zwischen den Stationen Biecz und Skotyszyn der Strecke Zwardon—Husyatin)	15. Juli	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den reglementarischen Bestimmungen vom 1. Jänner 1893 und nach den Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden. Die Fahrkartenausgabe erfolgt in der Haltestelle selbst.
	Stationen: Rogóżno (zwischen den Stationen Łancut und Przeworsk der Strecke Krakau—Lemberg)	1. August	Für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen	Die Gebührenberechnung für den Personen- und Gepäcksverkehr erfolgt nach den oben genannten Bestimmungen, jene für den Güterverkehr aber auf Grund des Nachtrages IV zum Localgütertarif, Theil II, Heft 2.
	Linz-Umschlagplatz (Abzweigung von der Station Linz der Strecke Wien—Salzburg)		Für den Eil- und Frachtgüterverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Nachtrages IV zum Localgütertarif, Theil II, Heft 1.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestellen: Holasek (zwischen der Haltestelle Nennowitz und der Station Chirlitz-Turas der Strecke Brünn—Prerau)	9. Juli	Für den Arbeiterverkehr	In dieser Haltestelle nehmen nur die Arbeiterzüge Nr. 941 und 942 an jedem Werktage zur Aufnahme und Absetzung von Arbeitern und Arbeiterinnen Aufenthalt. Im Verkehre mit dieser Arbeiterhaltestelle gelangen nur in der Station Brünn, und zwar Arbeiter-Wochenbillets III. Classe, welche mit den oben angegebenen Zügen zur je einmaligen Hin- und Rückfahrt an den sechs Wochentagen, ausnahmlich der Feiertage, berechtigen, zum Preise von 50 kr. zur Ausgabe. Weiters werden in der Station Brünn nach Holasek im Sinne des ab 1. April 1891 giltigen Personentarifes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Arbeiter-Tour- und Retourkarten III. Classe zum ermässigten Preise von 10 kr. auf Grund von Arbeiter-Legitimationen ausgegeben.
	Schwansdorf (zwischen der Station Bautsch und der Halte- und Ladestelle Tschirm der Localbahn Zauchtl-Bautsch)	24. September	Für den beschränkten Frachtgüterverkehr in ganzen Wagenladungen	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Nachtrages IX zu den ab 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Haltestelle Schwansdorf war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.
Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Haltestelle: Častolowitz-Haltestelle (zwischen den Stationen Častolowitz und Reichenau a. Kn. der Reichenau a. Kn.-Solnitzer Localbahn)	1. August	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Tarifen für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr der Reichenau a. Kn.-Solnitzer Localbahn vom 26. October 1893.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate October.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat October ergibt für die 68 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.448·02 km, Folgendes:

Im Monate October betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 29,420.880 Mark oder 360.756 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 780 Mk. oder 0·26 pCt. weniger als in demselben Monate des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 82,710.549 Mk. oder 1,907.323 Mk. mehr als in demselben Monat des Vor-

jahres und auf 1 km Betriebslänge 2158 Mk. oder 0·89 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende October betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 192,145.542 Mark oder 5,300.022 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6256 Mk. oder 1·20 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 432,536.264 Mk. oder 6,514.276 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 13.840 Mk. oder 0·04 pCt. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 58,053.229 Mk. oder 2,373.751 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8510 Mk. oder 2·89 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 103,523.866 Mk. oder 1,361.535 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 15.003 Mk. oder 0·01 pCt. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Zur Unterscheidung der an der Berlin-Hamburger Stammbahn gelegenen Station Hagenow von der an der neu eröffneten Strecke Hagenow—Wittenburg gelegenen Station Hagenow (Stadt) hat die erstere Station — soweit der Güter- und Vieh- u. s. w. Verkehr in Betracht kommt — die Bezeichnung „Hagenow (Heide)“ erhalten.

— (Bahnsteigsperre auf den Staatsbahnen.) Die Bahnsteigsperre ist seit dem 15. November auch auf den Linien Jüterbog—Röderau, Zossen—Elsterwerda, Dessau—Köthen, Weissenfels—Zeitz, Leipzig—Leutzsch—Zeitz—Probstzella, Neudietendorf—Ritschenhausen und Plaue—Ilmenau eingeführt. Ferner haben am 1. December auch die Linien Kohlfurt—Rosslau—Magdeburg und Halle—Kottbus—Sagan, sowie die Linien Magdeburg—Oscbersleben—Börssum—Holzminden, Eilsleben—Schöningen—Jerxheim, Helmstedt—Schöningen, Jerxheim—Wolfenbüttel, Braunschweig—Börssum—Harzburg, Oschersleben—Thale, Schönebeck—Stassfurt—Güsten, Köthen—Bernburg—Güsten—Aschersleben und Halle a. d. S.—Halberstadt—Goslar—Seesen die Bahnsteigsperre erhalten.

Schweiz. (Eröffnung der Bahnstrecke Etzweilen—Feuerthalen.) Am 1. November gelangte die Theilstrecke Etzweilen—Feuerthalen der Linie Etzweilen—Schaffhausen zur Eröffnung. Die Stationen Schlattingen, Diessenhofen, Schlatt und Feuerthalen sind für den Gesammtverkehr, die Station Langwiesen nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet. Die Eröffnung der Schlussstrecke Feuerthalen—Schaffhausen wird voraussichtlich erst im Frühjahr 1895 erfolgen.

Italien. (Generalversammlung der Actionäre der Sicilischen Eisenbahnen.) Am 27. November fand in Rom die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft der Sicilischen Eisenbahnen statt. Ungeachtet der grossen Schwierigkeiten, welche der Verkehr in Sicilien in diesem Jahre in Folge der eingetretenen Unruhen zu überwinden hatte, konnte der Verwaltungsrath nach Prüfung des Rechnungsabschlusses immerhin eine Dividende von Lire 32·50 pro Actie festsetzen. Ueberdies beschloss der Verwaltungsrath, angesichts der jüngst durch Erdbeben verursachten Schäden, 5000 L. den durch diese Ereignisse betroffenen Bediensteten als Unterstützung zu widmen. Aus dem Rechnungsabschlusse ist zu entnehmen, dass die Gesammteinnahme des verflossenen Betriebsjahres 12,526.429·83 L. betrug. Diese Summe setzt sich zusammen aus 7,783.976·27 L. des Hauptnetzes, 1,322.298·25 L. der Ergänzungslinien, 103.063·37 L. der auf Rechnung der Gesellschaft betriebenen Linien Terranova—Comiso und Comiso—Modica, 2,360.113·65 L. als Entgelt für den Betrieb von zwei Ergänzungslinien und 956.978·29 L. aus anderen Einnahmen. Das Gesammterträgniss blieb gegen das Vorjahr um 250.147·34 L. zurück. Die Verwaltungs- und Betriebsauslagen beliefen sich auf 8,787.497·04 L., um 586.262·50 L. mehr als im Vorjahre, welche Mehrauslage in der Eröffnung von neuen Linien ihre Begründung findet. Zu diesen Auslagen treten noch hinzu: 1,376.423·77 L. für den Reservefond und für das rollende Material, 1,382.002·41 L. Staatsantheil, 18.890·62 L. diverse Auslagen und 16.657 L. für die Amortisirung des Anlagecapitals, so dass die Gesammtausgaben eine Höhe von 11,561.471·02 L. erreichen. Der Reingewinn beträgt 964.958·81 L., um 416.707·49 L. weniger als im Vorjahre.

— (Projectirte Linien in der Provinz Puglie [Apulien]). Ein Project für den Bau von Ergänzungsbahnen in der Provinz Puglie (Apulien) betrifft den Bau von zwei Linien, von welchen die eine den Bezirk Capo in einer Länge von 70 km durchschneiden und in Gagliano abschliessen, die andere in Francavilla beginnen und nach Berührung von Ceglie und Martina bis zur Grenze der Provinz Bari führen soll, um eine Verbindung mit der Bari-Locorotondo zu finden. Letztere Linie soll 45 km lang werden. Der Provinzialausschuss hat bereits mit dem Erbauer der Bari-Locorotondo, Ingenieur Pietro Accini, Verhandlungen angeknüpft, zufolge welcher Accini sich verpflichtet hat, den Bau und Betrieb der Linien gegen einen Betrag von 4000 L. pro Kilometer jährlich für die Dauer von 70 Jahren zu übernehmen. Ueberdies sind ihm die Gründe für die Stationen unentgeltlich zugesichert. Vom Staate wird eine Subvention von 3000 L. Seitens der betheiligten Gemeinden in Anspruch genommen werden.

— (Verein der italienischen Localbahnen.) Der Verein der italienischen Localbahnen hat ein Statut für ein Pensionsinstitut für die Bahnen von localem Interesse in Druck gelegt. Dieses Institut wird in den betheiligten Kreisen, wie begreiflich, mit Freuden begrüsst.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahn war am 30. September folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betrieb	Im Bau	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	—	—	—
Mit vier gekuppelten Rädern . .	35	11	46
Mit sechs gekuppelten Rädern .	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern .	13	4	17
Tender-Locomotiven für den Zugsdienst	12	—	12
Tender-Locomotiven für den Verschiebedienst	8	—	8
zusammen . . .	141	15	156
II. Personenwagen (für den Normaldienst):			
Salon- und Breakwagen	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	58	—	58
Gemischte I. und II. Cl. . . .	90	10	100
Wagen III. Classe	196	30	226
Gemischte II. und III. Cl. . . .	10	—	10
(für den Secundärbetrieb):			
Gemischte I. und II. Cl.	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
zusammen . . .	406	40	446
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	48	10	58
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Closet	10	10	20
zusammen . . .	70	20	90
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Für Vieh und Frachten, gedeckt	1.074	70	1.144
Offene Frachtwagen, hochbordig	212	90	302
Offene Frachtwagen, niederbordig	336	150	486
Offene Frachtwagen mit niederem, zerlegbarem Bord	29	—	29
Offene Frachtwagen, hochbordig, à 30 t	10	—	10
Offene Frachtwagen, niederbordig, à 30 t	10	—	10
Cisternenwagen	15	—	15
Schotterwagen	6	—	6
mit Krahn	2	—	2
zusammen .	1.703	310	2.013

— (Adriatisches Netz: Linie Parma—Spezia.) Die Schlussstrecke Borgotaro—Pontremoli und damit die ganze Linie, ist bereits dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, zwar ohne besondere Eröffnungsfeierlichkeit, aber unter grosser Theilnahme des Publicums. Eine genauere Bahnbeschreibung dieser wichtigeren Querlinie liegt uns zur Zeit noch nicht vor.

— (Adriatisches Netz: Ersatz cassirter Fahrbetriebsmittel.) Die General-Direction der Strade Ferrate Meridionali hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten einen Antrag auf Erneuerung des Ende September 1894 ausser Betrieb gesetzten rollenden Materials unterbreitet. Dieser Antrag bezieht sich auf nachstehendes Materiale: 2 Salonwagen; 6 Personenwagen I. Classe à 4 Coupés und 2 Aborte; 4 Personenwagen, gemischt, mit 2 Coupés I. und 3 Coupés II. Classe, mit 2 Aborten; 16 Personenwagen II. Classe mit 5 Coupés und 2 Aborten; 2 Personenwagen III. Classe mit 6 Coupés; 3 Gepäckswagen; 18 Wagen zum Lebensmitteltransport; 51 Frachtwagen mit hohem Bord. Die Kosten betragen 1,237.529·15 L.

Russland. (Eisenbahneröffnungen.) Auf den Zufuhrbahnen der Charkow-Nikolajewer Bahn ist der Verkehr eröffnet worden, und zwar: von der Station Lochwitza bis Gadjätsch am 15. October; von der Station Boromljä bis Lebedin am 22. October; von der Station Achtyrka bis zur Stadt Achtyrka am 22. October. Ferner ist auf den nachfolgenden Theilstrecken der Prokrowsk-Uralsker Bahn (jenseits der Wolga) der Betrieb eröffnet: von Mawrinka bis Altata am 10. September; von Noworosleika bis Tschalykla am 21. September. Endlich ist auf der Strandbahn von Petersburg bis Ssestroretzk die Theilstrecke Nowaja Derewnjä bis Lissi Noss am 15. October dem Verkehr übergeben worden. Der letzte Theil dieser Bahn (2·5 Werst) soll zu Anfang April 1895 eröffnet werden.

Schiffahrt.

Unterbrechung der Fahrten durch den Canal von Korinth. Dem „Journal des Chemins de fer" entnehmen wir folgende Daten über die theilweise Verschüttung des Canals von Korinth, welche dem „Journal des Débats" unterm 6. December aus Athen zugekommen sind: Seit einigen Tagen ist der Verkehr durch den Canal in Folge massenhafter Abrutschungen, welche von den beiderseitigen Canalböschungen in einer Länge von circa 60 m stattgefunden haben, vollständig unterbrochen. Der zu einer ausserordentlichen Sitzung einberufene Verwaltungsrath hat nach Anhörung der Ingenieure und nachdem er von der grossen Ausdehnung der Schäden Kenntniss genommen hat, verfügt, dass bis auf Weiteres der Verkehr von Schiffen aller Art durch den Canal eingestellt werde. Andererseits hat die Direction eine Commission von drei Ingenieuren ernannt, welche über die Tragweite des Vorfalles, sowie über dessen Folgen für die Zukunft ihr Urtheil abgeben sollen. Inzwischen arbeiten die Bagger der Gesellschaft Tag und Nacht, um die Fahrstrasse von den Erdmassen, die sie ausfüllen, frei zu machen. Man hofft, in wenigen Tagen damit fertig zu werden. Die Gesellschaft wird sodann daran gehen, jene Mittel nnd Wege zu finden, welche geeignet sein werden, für die Zukunft derlei Unfälle wirksam hintanzuhalten. Einer anderen Nachricht zufolge sollen die Schäden schon beseitigt sein, und soll der König von Griechenland den Canal mit der königl. Yacht Iphakteria am 14. December durchfahren haben.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirnng. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wnrde am 11. December 1894 bei der Firma:

„K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn"

Dr. Cajetan Freiherr von Felder als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Localbahn Eisenerz—Vordernberg in Liquidation. (Beendigung der Liquidation.) Auf Grund des von der Localbahn Eisenerz—Vordernberg in Liquidation erstatteten Schlussberichtes über die Ergebnisse der Liquidation hat das Handelsministerium unter dem 14. November 1894, Z. 55.773, die Liquidation genannter Eisenbahngesellschaft für beendigt erklärt nnd den Liquidatoren das Absolutorium bezüglich der für Rechnnng des Staates bewirkten Geschäftsführung und Liquidation ertheilt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 18. December herausgegebene CLXVII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 788: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. December 1894, Z. 174 801, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in dem Gerichtsbezirke Hořowitz.

Nr. 789: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 10. December 1894, Z. 138.297/I, betreffend die Aufhebung der gegen Dalmatien angeordneten Viehverkehrsbeschränkungen.

— (Inhalt des CLXVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 19. December herausgegebene CLXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 790: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 6. December 1894, Z. 31.903/IV, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Lika-Krbava in Croatien und Dalmatien.

Nr. 791: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 11. December 1894, Z. 100.550, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Mistek, Mähr.-Trübau und Znaim in Mähren nach Galizien.

Verlosungen.

Am 1. December.

Bukowinaer Localbahnen. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 15. Februar 1895).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Em. 1874 (Rückzahlung ab 1. Juni).

Südbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 1. Mai 1895). Prioritäten der Serien A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V und Z (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895). Prioritäten der Serie X (Rückzahlung ab 1. April 1895), und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Mai 1895).

Am 7. December.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1895).

Personal-Nachrichten.

Se k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. December den Sectionsräthen im Handelsministerium Dr. Richard Hasenöhrl und Dr. Paul Ritter Beck von Mannagetta taxfrei den Orden der eisernen Krone dritter Classe allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. December dem Sectionsrathe im Handelsministerium Natalis Ebner von Ebenthal taxfrei den Titel und Charakter eines Ministerialrathes, den Ministerialsecretären im Handelsministerium Alexander Freiherrn von Koller, Dr. Mansuet Kosel und Max von Zerboni-Sposetti taxfrei den Titel und Charakter eines Sectionsrathes und den Ministerialvicesecretären im Handelsministerium Dr. Carl Freiherrn von Banhans und Dr. August Weeber, sowie dem Secretär der Seebehörde in Triest Paul Ballarini den Titel und Charakter eines Ministerialsecretärs allergnädigst zu verleihen geruht. Wurmbrand m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. December die Ministerialvicesecretäre Ladislaus Ritter Kochanowski von Stawczan, Carl Ritter Pelz von Felinau, Arthur Ritter von Kronenfels und Rudolf von Amberg zu Ministerialsecretären im Handelsministerium allergnädigst zu ernennen geruht.

Wurmbrand m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 16. December dem Oberingenieur der Oesterr. Staatsbahnen Karl Gölsdorf das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Seehafenverkehr.

Reexpedition für Holztransporte in Villach.

Die Frachtsätze des Südwestösterr.-Ungarischen Seehafentarifes, giltig vom 1. September 1892, für Holz im Verkehre von Stationen der Strecke Rottenmann—St. Ruprecht inclus. nach Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen k. k. Oesterr. St.B. und Triest Südbahn werden ab 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895, im Rückvergütungswege angewendet, wenn die Sendungen in Villach S.B. oder in Villach k. k. Oesterr. St.B. reexpedirt werden.

Die Reexpedition der im Jahre 1895 nach den erwähnten Reexpeditionsstellen gebrachten Holztransporte ist bis Ende April 1896 zulässig.

Für die in Villach S.B. zur Reexpedition gelangenden und nach Triest bestimmten Holztransporte wird eine Manipulationsgebühr von fl. 2·50 per Wagen berechnet, wenn das Ab- und Aufladen die Partei bewirkt; erfolgt aber das Ab- und Aufladen durch Bahnorgane, so wird eine Manipulationsgebühr von fl. 6·50 per Wagen eingehoben.

Diese Manipulationsgebühren werden bei der Refactie-Liquidirung in Abzug gebracht.

Die bezüglichen Reexpeditions-Bedingungen liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Villach zur Einsicht auf.

Wien, am 20. December 1894. [960]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Niederländisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Theil I.

Mit 1. Jänner 1895 tritt der Nachtrag III zum Theil I des Deutsch-Niederländischen Verbandstarifes vom 1. Jänner 1893 in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld zum Preise von Mark 0·10 erhältlich.

Wien, am 18. December 1894. [961]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife und des Nachtrages II zum Anhange.

Am 1. Jänner 1895 tritt der Nachtrag III zum Tarife, sowie der Nachtrag II zum Anhange des Elbe-Umschlagstarifes für Westösterreich vom 1. Juni 1893 in Kraft. Der Nachtrag III enthält unter Anderem die Aenderung des Verzeichnisses derjenigen Stationsverbindungen, in welchen die Reexpedition zulässig ist; die Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege, schliesslich die Wiedereinführung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.

Der Nachtrag II zum Anhange enthält die Coursdifferenzen zu den im Nachtrag III des Tarifes angeführten Frachtsätzen.

Beide Nachträge können bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Direction, und zwar Nachtrag III zum Preise von 10 kr. und Nachtrag II unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 18. December 1894. [962]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Sonstige Nachrichten.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Verkehrsleitungsvorschriften zum Heft Nr. 1, vom 1. August 1893. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Zu den vorbezeichneten Leitungsvorschriften ist mit Wirksamkeit vom 1. December 1894 der 2. Nachtrag erschienen.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1 (Verkekr mit N. O. B.), vom 1. September 1891. (Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für die Beförderung von Benzin, raffinirt [destillirt].) Mit 5. December sind für die Beförderung von Benzin, raffinirt (destillirt), bei Angabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg für jeden verwendeten Wagen und Frachtbrief nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten:

Von Doos nach	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Affoltern bei Höngg . . .	351	288

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Aufnahme von neuen Stationen.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Jüterbog—Treuenbritzen werden die Stationen Schiessplatz Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbritzen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen der Station Jüterbog zuzüglich

Schiessplatz Jüterbog	8 km
Tiefenbrunnen	12 km
Treuenbritzen	20 km

zu Grunde zu legen.

Die Verkehrsleitung für die vorbezeichneten Stationen erfolgt wie von und nach Jüterbog.

Bayerisch-Württembergischer Personen- und Gepäckverkehr, Tarif vom 1. Februar 1891. (Einführung von neuen Gepäcksfrachtsätzen.) Zu diesem Tarife sind die nachstehenden Gepäcksfrachtsätze für 10 kg zur Einführung gelangt:

Nach Kirchheim u. T.	km	Mark
Von Neuulm über Geislingen	88	0·32
„ München C.-B. „	232	0·83
„ Augsburg „	170	0·61
„ Nürnberg C.-B. über Crailsheim—Gaildorf—Winnenden	220	0·78
„ Nürnberg C.-B. über Nördlingen—Schorndorf	245	0·87

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 1. Jänner 1895 gelangt zu dem vorbezeichneten Tarife der Nachtrag XVII zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ausnahmetarif für Torfstreusendungen von Helenaveen, Dedemsvaart und Hoogeveen;
2. Ausnahmetarif für Kartoffelsendungen von Asch, Franzensbad und Haslau;
3. Frachtsätze für Spielwaaren von Kufstein nach Hoek von Holland, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2581	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide aus Pos. G, 13 der Güterclassification, Mehl und Mahlproducte der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tariftheiles I, Malz, Hopfen, Bier und Maschinentheile	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwor oder umgekehrt	Frachtgutmässige Aufgabe; Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres längstens bis 31. December 1895	Localtarif	16	8	8	Im Kartirungswege		Sollten die Seitens der schliessenden Firma ab Kolomea Bahnhof nach Diatkowce-Brettler und Szeparowce-Kniazdwor, sowie umgekehrt innerhalb eines Jahres (vom Tage des Vertragsabschlusses an gerechnet) verfrachteten Güter ein Gesammtquantum von mindestens 1500 Wagenladungen à 10 t erreichen, so wird für die in der Relation Kolomea Bahnhof—Szeparowce-Kniazdwor, sowie umgekehrt insgesammt aufgelieferten Frachtmengen ein Nachlass von 1 Kreuzer per 100 kg, sollte das Gesammtquantum dagegen mindestens 2000 Wagenladungen à 10 t erreichen, so wird für die in der Relation Kolomea Bahnhof—Szeparowce-Kniazdwor, sowie umgekehrt aufgelieferten Frachtmengen ein Nachlass von 2 Kreuzern pro 100 kg zugestanden. Die nebenstehende Frachtbegünstigung bildet einen integrirenden Theil des Vertrages, betreffend die Anlage von Schleppgeleisen in Diatkowce-Brettler und Szeparowce-Kniazdwor
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				12	4	8			
				Szeparowce-Kniazdwor	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				9	4	5			
			Baumaterialien a) der Classe C b) des Specialtarifes 2 c) des Specialtarifes 3	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwor oder umgekehrt				ad a) 16 b) 10 c) 16	8 8 8	8 2 8			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				ad a) 12 b) 8 c) 12	4 4 4	8 4 8			
				Szeparowce-Kniazdwor	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				ad a) 9 b) 6 c) 9	4 4 4	5 2 5			
			Mehl und Mahlproducte der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tariftheiles I	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwor oder umgekehrt	Frachtgutmässige Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Die Aufnahme dieser Sendungen erfolgt nur an solchen Tagen, an welchen in der Strecke Kolomea—Szeparowce-Kniazdwor Erfordernisszüge verkehren, falls die betreffenden Sendungen im Manipulationswagen untergebracht werden können			16	8	8			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				12	4	8			
				Szeparowce-Kniazdwor	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				9	4	5			
			Malz, Bier und Maschinentheile	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwor oder umgekehrt				18	8	10			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				14	4	10			
				Szeparowce-Kniazdwor	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				10	4	6			
			Hopfen	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwor oder umgekehrt				28	8	20			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				20	4	16			
				Szeparowce-Kniazdwor	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				14	4	10			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2582	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art als Frachtgut	Kolomea oder umgekehrt	Sopów loco	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen a) in Mengen unter 5000 kg; b) bei Aufgabe von. bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	a) 8 b) 6	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Kaustische Soda der Pos. A, 63; Eisen und Eisenwaaren der Pos. E. 6 und 7; Leim der Pos. L, 5 der Güterclassification des Tariftheiles I	Kolomea Bahnhof	Peczeniżyn-Szczepanowski	Frachtgutmässige Aufgabe. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			19	17	2			Nebenstehende Frachtbegünstigung findet nur auf Sendungen, welche von der Petroleumraffinerie in Peczeniżyn bezogen werden, Anwendung
			Schwefelsäure aus Pos. S. 14 der Güterclassification d. Tariftheiles I			Frachtgutmässige Aufgabe. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			19	17	2			
			Leere Fässer (altgebrauchte)			Bei frachtgutmässiger Aufgabe in beliebigen Mengen			10	8	2			
			Rohes Petroleum (Rohöl)	Kolomea transit	Peczeniżyn-Szczepanowski	Aufgabe als Frachtgut in Cisternenwagen. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			19	7·8	11·2			
			Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 der Güterclassification des Tariftheiles I	Sopów	Kolomea transit (für Sendungen nach Tłumacz-Pałahicze)	**Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 250 Wagenladungen.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht d. verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			4	3	1	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
				Sopów	Tłumacz-Pałahicze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			16	14	2	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2583	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine aus Pos. S. 58 der Güterclassification des Tarif-theiles I	Brzuchowice (Steinbruch bei km 12·218)	Lemberg-Kleparów loco	Beförderung in ganzen Zügen von mind. 20 Wagen pro Zug. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	5·9	4·36	1·54	Im Kartirungswege		
					Lemberg loco				7·1	5·93	1·17			
					Lemberg-Podzamkiem loco				11·1	7·84	3·26			
2584			Bruchsteine aus der Pos. S, 58 der Güterclassification des Tarif-theiles I	Brzuchowice (Steinbruch bei km 11·18)	Lemberg (Abladestelle bei km 1·80)	**Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 3330 t Bruchsteine und Kiessand, wovon jedoch mindestens 2500 t auf den Artikel Bruchsteine entfallen müssen.** Beförderung in ganzen Zügen von mindestens 15 Lowris pro Zug. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei			5·3	3·9	1·4			
			Kiessand aus der Pos. E. 20 der Güterclassification des Tarif-theiles I	Brzuchowice (Sandgrube bei km 9·48)					5·3	3·2	2·1			
2585			Mehl aus der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tarif-theiles I	Sokal	Lemberg-Podzamkiem	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			51·7	40	11·7			
2586			Güter aller Art	Zólkiew loco und umgekehrt	Lemberg	Frachtgutmässige Aufgabe in beliebigen Mengen. Sendungen, welche in Zólkiew umkartirt werden, sind von der Frachtermässigung ausgeschlossen			Verschieden	17·4	Verschieden			
2587			Holz der Pos. H, 19 der Güterclassification des Tariftheiles I	Bełzec	Lemberg loco	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			27·6	23·0	4·6			
					Lemberg transit				27·6	22·1	5·5			
2588				**Rawa ruska transit (für Sendungen ab Uhnów)**	Lemberg				24·15	20·7	3·45			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2589	K. k. General Direction der österr. Staatsbahnen		Braunkohlen aus Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Glinsko	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	14·6	8·4	6·2	Im Kartirungswege		
2590			Getreide aus Pos. G-13 der Güterclassification des Tarifbeiles 1	Lemberg	Rawa ruska	Frachtgutmässige Aufgabe, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			30·6	25	5·6			
					Kamionka-Lipnik				27·8	25	2·8			
2591			Brennholz als Frachtgut	Hrebenne	Lemberg	Auflieferung eines **jährlichen Minimalquantums von 3000 t.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			14·15	13·57	0·58	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
2592	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gebrauchte Emballagen (dünne Brettchen) von Holzdrahtsendungen	Auf sämmtlichen im Localgütertarife Theil II, Heft 2, Abschnitt A, genannten Linien		Bei frachtgutmässiger Aufgabe in beliebigen Mengen. Die Sendungen müssen nach den Stationen Lubycza, Kimpolung, Ottynia, Rozwadów oder Skole unter Adresse eines sich mit Holzdraht-Erzeugung befassenden Etablissements innerhalb dreier Monate nach dem Bezuge der betreffenden Holzdrahtsendungen zum Rücktransporte gelangen. Letzterer Umstand ist durch Beibringung der ursprünglichen Frachtbriefe nachzuweisen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif XI	Verschieden	Im Kartirungswege		Die zugestandenen Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn eine Declaration des Interesses an der Lieferung unterbleibt
				Auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)						Classe A				
				Auf den Linien der Kolomeaer Localbahnen						Ausnahmetarif II				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2593	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Braunstein (Manganerz) aus Pos. E 25 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Kimpolung		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		
					Hatna				41	30	11			
					Krakau transit				111	98	13			
					Oswięcim transit				117	104	13			
2594	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Position E—6 und 7 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Friedrichshütte		Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nachweis des Bezuges eines Frachtquantums an Eisenerz und Eisen, roh, alt und gebrochen, nach Węgierska-Górka und Friedrichshütte, welches das von diesen Stationen in der gleichen Zeitperiode versendete Quantum Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren um fünfzig Percent übersteigt. Sicherstellung der Differenz zwischen den officiellen und den zugestandenen Frachtsätzen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		Wegen Sicherstellung der Differenz zwischen den officiellen und den zugestandenen Frachtsätzen ist vor Inanspruchnahme der letzteren mit der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen
					Grybów				50	44·3	5·7			
					Orlo loco				60	56·9	3·1			
					Orlo transit				56	52·8	3·2			
					Gorlice				55	51·0	4·0			
					Jasło				59	54·2	4·8			
					Iwonicz				64	54·2	9·8			
					Sanok				69	59·6	9·4			
					Zagórz				69	60·8	8·2			
					Sambor				79	77·6	1·4			
				Węgierska-Górka	Grybów				52	47·3	4·7			
					Orlo loco				62	59·9	2·1			
					Orlo transit				58	55·8	2·2			
					Gorlice				57	54·0	3·0			
					Jasło				61	54·2	6·8			
					Iwonicz				67	56·0	11·0			
					Sanok				70	61·9	8·1			
					Zagórz				72	63·2	8·8			
2595	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Ziegel der Pos. Z. der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Bielitz	Zsolna	Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen der Sendungen ist durch die Partei zu bewerkstelligen. Die Sendungen müssen an die Kunstdünger- und Chemikalien-Fabrik „Hungaria“ in Zsolna adressirt und zum weiteren Ausbaue derselben bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Theil II — Heft 3 des Galizisch-Ungarischen Gemeinschafts-Verkehres vom 1. December 1893	33 kr.	18·9 kr.	14·1 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2596	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier, in Kisten oder Fässern verpackt	Brody		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895			Mark		Im Kartirungswege		
					München C. B.	5000 kg				6·69				
						10000 kg				6·16				
					Nürnberg C. B.	5000 kg				7·08				
						10000 kg				6·54				
			Thiere, todte (Geflügel und Stechvieh, als: Kälber, Lämmer, Schweine und dergl.), mit Ausnahme von Wildpret		München C. B.	5000 kg				8·40				
					Nürnberg C. B.	10000 kg				7·40				
						für einen Frachtbrief und Wagen								
2597	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Böhmischen Westbahn	Chamotte- und Thonziegel, gebrannte Steine und feuerfeste Steine		Ingolstadt Localbahnhof	Die Frachtsätze kommen nur für den Versandt nach Bayern bei Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens (mindestens aber für 10000 kg für einen Wagen) zur Anwendung	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894, Ausnahmetarif Nr. 36	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark		Im Kartirungswege		
				Dobřan						0·84				
				Nürschan						0·75				
2598	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken (Puddel-, Walzen- und Schweissschlacken		Mährisch-Ostrau	Aufgabe von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895			Mark		Im Kartirungswege		
				Haidhof						1·4118				
				Nürnberg C.B.						1·5558				
				Rosenberg						1·4518				
				Schwandorf						1·3818				
2599	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Dach- und Mauerziegel aus Lehm	Waldsassen Station der k. bayerischen Staatseisenbahnen und umgekehrt	Rossbach	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens, wenigstens aber für 10000 kg für einen Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Localbahn Asch-Rossbach und Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen, giltig vom 15. April 1891, Ausnahmetarif Nr. 7	20 kr. ö. W.	18 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2600	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Stefanau Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (und umgekehrt)	Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen und der Localbahn Asch—Rossbach (und umgekehrt)	Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Theil III, Heft 4 des Gütertarifes für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. November 1888		Frachtsätze im Verkehre mit Olmütz		Im Kartirungswege		
2601	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst	Mitroviez-Szávapart (Savenfer) Station der k. ungar. Staatseisenbahnen	Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen	Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst zwischen Stationen der k. ungar. Staatseisenbahnen u. s. w. und Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen, giltig vom 20. September 1891		Frachtsätze für Mitrovicz		Im Kartirungswege		
2602	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spinn-Abfälle von Heede, Flachs oder Werg	Friedland a. d. M.	Saybusch-Zabłocie	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif. Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 78·5 kr. b) 44·0 kr.		Im Kartirungswege		
2603	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Leere, gebrauchte Petroleum- und und sonstige Mineralölfässer aller Art	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1 vom 15. Juli 1892 genannten Bahnlinien	Floridsdorf	Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer unter der Bedingung, dass mindestens 60 Stück Petroleumfässer per Frachtbrief und Wagen aufgegeben und durch die Arbeitskräfte der Partei eingeladen, bezw. ausgeladen werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes II unter Durchrechnung derselben auch für nicht zusammenhängende Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe durch die Empfänger bis längstens Ende März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2604	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Säcke, leere, gebrauchte	Konstanz	Ungvár	Aufgabe in gewöhnlicher Fracht und Frachtzahlung für mindestens 20 kg	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr, Theil II, Tarifheft Nr. 2, vom 1. September 1886		515 Pfennig		Im Kartirungswege		
			Fässer, leer zurückgehende, welche zur Beförderung vorstehender Artikel gedient haben und deren Bodenfläche weniger als 1·3 m Durchmesser beträgt	Konstanz	Ungvár	Aufgabe in gewöhnlicher Fracht und Frachtzahlung für mindestens 20 kg				509 Pfennig				
			Holzkalk, unreiner, essigsaurer, Holzgeist (Methylalkohol), Aceton in gewöhnlicher Fracht	Ungvár	Konstanz	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief				a) 588 Pfennig b) 491 Pfennig				
2605	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte	Den in den Tarifen Theil III, 1., 2., 3. und 4. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen österr.-ungar. Stationen	Buchs mit der Bestimmung nach der Ortschaft Grabs, Canton St. Gallen	Aufgabe von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger Tarif vom 1. Juni 1891, bezw. Theil II, Tarifheft Nr. 1 und 2, vom 1. Juli 1893 für den Güterverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg	Verschieden	Die laut der Tarife Theil III, 1. und 2. Heft, vom 1. September 1893, Theil III, 3. und 4. Heft vom 1. November 1894 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes für **Buchs transit** jeweilig bestehenden Frachtsätze, zuzüglich einer Expeditionsgebühr von 5 Centimes pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, bezw. wenn die Sendung an das Lagerhaus in Buchs adressirt war, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nebst einer Bescheinigung der Lagerhausverwaltung, dass die betreffende Sendung von einer in Grabs ansässigen Partei übernommen und bezogen worden ist. Diese Documente sind spätestens bis Ende Februar 1896 vorzulegen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2606	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bord-, Pflaster- u. Saumsteine	Kalteneck, Station der kgl. bayr. Staatseisenbahnen	Braunau a. Inn	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895			Mark 0·44		Im Kartirungswege		
2607	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art	Asch Nürnberg C.B. Nürnberg O.B. oder umgekehrt	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe als Stückgut	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895			Mark 2·36 3·42 3·38		Im Kartirungswege		
2608	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Kainit aus Position D—15 des Tarifes Theil 1	Kalusz und zwar: I. Rücksichtlich der ganzen Transportstrecke bis zur Bestimmungsstation	Stationen der westlichen Linien der k. k. Staatsbahnen und Stationen der k. k. priv. Südbahn via Wien	I. Aufgabe in Mengen unter 5000 kg mit directen Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Galizisch-Wiener Verbandtarif vom 1. Februar 1893, bezw. Localtarife der betheiligten Eisenbahnen		Für die Entfernung vom 1.—50. km . . . . 0·37 kr. „ 51.—150. „ . . . . 0·29 „ „ 151.—300. „ . . . . 0·24 „ für jedes weitere km . . . . 0·20 „ pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg unter Durchrechnung für den Gesammtdurchlauf auf den nebenbezeichneten Transportstrecken excl. Wiener Verbindungsbahn, für welche die fixe Gebühr von 4 kr. pro 100 kg berechnet wird		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1896 vorzulegen sind	Bei Durchrechnung der unter I. angegebenen ermässigten Frachtsätze über die k. k. Donauuferbahn wird für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Nussdorf die Distanz von 5 km, für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Penzing die Distanz von 31 km zu Grunde gelegt. Für die Frachtberechnung auf Grund der unter I. angegebenen Einheitssätze gelten die im Localtarife der k. k. öst. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, unter IV festgesetzten Bestimmungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gegeben muss	Besondere Bemerkungen
	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Kainit aus Position D—15 des Tarifes Theil I	II. 1. Rücksichtlich der Strecke Kałusz—Oswięcim und der im Localtarife der k. k. Staatsbahnen (Auflage vom 1. Jänner 1895), Heft 1, Abschnitt A, B und D, angeführten Linien		II. Aufgabe in a) Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief bezw. Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum; b) vollen Wagenladungen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Galizisch-Wiener Verbandtarif vom 1. Februar 1893, bezw. Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	II. 1. a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes 1 b) 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km unter Durchrechnung über alle, selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. Staatsbahnlinien, welche hiebei als eine zusammenhängende Strecke angesehen werden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1896 vorzulegen sind	Bei Durchrechnung der unter II. 1. angegebenen ermässigten Frachtsätze über die k. k. Donauuferbahn wird für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Nussdorf die Distanz vom 5 km, für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Penzing die Distanz von 31 km zu Grunde gelegt. Für die Frachtberechnung auf Grund der unter II. 1. b) angegebenen Einheitssätze gelten die im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, unter IV festgesetzten Bestimmungen
				2. Rücksichtlich der österr. Strecken der k. k. priv. Südbahn ab Wien Matzleinsdorf						2. a) Frachtsatz der Classe C b) für die Entfernung vom 1.—300. km . . 0·24 Heller, „ 301.—500. „ . . 0·22 „, für jedes weitere km . 0·20 „ pro 100 kg und 1 km				
				3. Rücksichtlich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn						3. a) kr. / b) kr.				
				Oswięcim	Wien Nordbhf.					a) 51·3 / b) 34·8				
				Oswięcim	Wien Donauuferbhf. der K.F.N.B.					a) 51·6 / b) 35·1				
				4. Rücksichtlich der Wiener Verbindungsbahn						4. a) kr. / b) kr.				
				Wien Nordbhf.	Wien S.B. (Matzleinsdorf)					a) 4 / b) 3				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2609	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Roheisen	Vordernberg	Leoben transit	Bestimmungen des Specialtarifes für Roheisen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Sendungen müssen mit directen, nach Udine lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10 kr. N. excl. Auf- und Abladegebühr	8 kr. N. excl. Auf- und Abladegebühr	2 kr. N.	Im Kartirungswege		
2610	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Eisenerze	Payerbach	Trofaiach	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 t während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreff des Auf- und Abladens dieser Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der bezüglichen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	25 kr. ö. W. Noten = 50 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2611	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Eisenerze	Mitterdorf	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreff des Auf- und Abladens sind die einschlägigen Bestimmungen der bezüglichen Localtarife massgebend	Vom 1. Jäner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	15 kr. ö. W. Noten = 30 Heller		Im Kartirungswege		
2612	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Lebensmittel und Emballagen	Leoben und vice versa	Vordernberg	Die Transporte müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Bei Beförderung als Eilgut 0·4 kr. pro Kilometer und 100 kg. Bei Beförderung als Frachtgut, u. zw. in jedem Gewichte, 0·2 kr. pro 100 kg und 1 Kilometer, und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen 15·5 kr. pro Wagen und 1 Kilometer	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2613	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	Eisenerz	Donawitz		Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	14·84	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Krumpenthal							14·34				
				Erzberg							12·44				
				Prebichl							11·04				
				Vordernberg-Markt							7·94				
			Roheisen	Eisenerz	Donawitz	via Vordernberg					14·64				
				Krumpenthal							14·64				
				Eisenerz	Leoben S.B.						16·0				
				Krumpenthal							16·0				
				Donawitz	Eisenerz						14·64				
			Kohle, mineralische	Leoben S.B.	Eisenerz						14·7				
				Donawitz							13·34				
				Leoben S.B.	Krumpenthal						14·7				
				Donawitz							13·34				
				Leoben S.B.	Erzberg						13·8				
				Donawitz							12·44				
				Leoben S.B.	Prebichl						12·4				
				Donawitz							11·04 kr. ö. W.				
2614	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	1. Eisenerz 2. Krumpenthal Verladestelle		Zeltweg	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	1) 25·0 kr. 2) 25·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
2615	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	a) Für die in die Wagenladungsclasse A des Tarifes der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. October 1879, rangirenden Güter b) Für die in die Wagenladungsclasse B des vorbezeichneten Tarifes rangirenden Güter, dann für Holzkohle	Für die Transportstrecken der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, für Sendungen von Stationen der Localbahn Eisenerz-Vordernberg (mit Ausnahme von Vordernberg und Vordernberg-Markt, jedoch einschliesslich für Erzsendungen, welche in Vordernberg-Markt zur Aufgabe gelangen) oder von dahinter gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn oder nach darüber hinaus gelegenen Stationen, sowie für Sendungen in umgekehrter Richtung — bei Abfertigung über Vordernberg			**Minimalverfrachtung eines Quantums von 80000 Tonnen pro Jahr** Die Sendungen müssen mindestens 6 km der Leoben-Vordernberger Eisenbahn durchlaufen, ferner darf für dieselben rücksichtlich der betheiligten Strecken der Localbahn Eisenerz-Vordernberg kein höherer Frachtsatz als 0·38 kr. ö. W. Noten pro 100 kg und 1 km (die etwaigen Manipulations-Gebühren mit inbegriffen) zur Berechnung gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Allgemeine Tarife der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. October 1879	ad a) 0·5 kr. pro km ad b) 0·4 kr. pro km	ad a) 0·425 kr. pro km ad b) 0·34 kr. pro km	ad a) 0·075 kr. pro km ad b) 0·06 kr. pro km	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Den auf Grund der zugestandenen Einheitssätze entfallenden Frachtgebühren wird eine Manipulationsgebühr nicht zugeschlagen, falls das Auf- und Abladen der Güter auf die und von den Eisenbahnwaggons von der Partei besorgt wird. — Erfolgt das Auf- und Abladen oder nur eine dieser Verrichtungen durch Organe der Bahnanstalt, so wird die „Gebühr von 1 kr. pro 100 kg zur Einhebung gebracht. — Bezüglich der sonstigen Nebengebühren bleiben die Bestimmungen des Tarifes aufrecht.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2616	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Quarzschiefer	Trofaiach	Vordernberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen, widrigenfalls die normalen Tarife zur Berechnung gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	7 kr. excl. Ladegebühr	5 kr. excl. Ladegebühr	2 kr.	Im Kartirungswege		
2617	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Bahn	Bau- und Werkholz, Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Fassdauben, dann Schleifholz bis zu einer Wagenlänge	Vordernberg	Leoben	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	13	10	3	Im Kartirungswege		
				Trofaiach	Leoben				8·5	7	1·5			
				Trofaiach	Donawitz				8	6	2			
				und vice versa					kr. N. exclusive Auf- und Abladegebühr		kr. N.			
2618	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mineralkohle	Leoben (S.B.)	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Kreuzer: 7·4	7	0·4	Im Kartirungswege		
			Leere Kohlensäcke als Retoursendung	Trofaiach	Leoben (S.B.)	In jedem Gewichte			9·6	6	3·6			
			Schlacken	Leoben (S.B.) loco und transit	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			7·4	4	3·4			
					Vordernberg				11	8	3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2619	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn				**Bei Expedition per Bahn eines Minimalquantums von 10000 Tonnen unter Zulässigkeit der Achsverfrachtung eines jährlichen Maximalquantums von 300 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat in allen Fällen durch die Partei, und zwar innerhalb der im Tarife normirten Frist, veranlasst zu werden, widrigenfalls das in demselben vorgesehene Wagenstandgeld zur Einhebung gelangt	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, sowie ausserdem bei den in Trofaiach aufgegebenen Gütern gegen die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, bezw. bei den in Trofaiach zur Abgabe gelangenden Sendungen gegen die auf schliessende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Erz und Kalk	Vordernberg	Trofaiach				7	6	1			
				und vice versa										
			Erz	Leoben loco und transit	Trofaiach				7·4	5	2·4			
			Roheisen	Trofaiach	Donawitz				7	6	1			
					Leoben				7·4	7	0·4			
2620	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn					Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
			Coaks	Leoben S.B.	Vordernberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist zu besorgen			11	10	1			
			Leere, retourgehende Kohlensäcke	Vordernberg	Leoben S.B.	In jedem Gewichte. Auf- und Abladen durch Partei			15	8	7			
			Mauer- und Dachziegel, dann Weisskalk	Leoben S.B.	Trofaiach	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist zu besorgen			7·4	5	2·4			
					Vordernberg				11	7	4			
			Bruchsteine	Trofaiach	Leoben				7·4	5	2·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2621	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Güter der Classe I	Leoben S.B.	Donawitz und vice versa	Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist zu besorgen. Im Uebrigen Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Für Eisen und Eisenfabrikate gelangen die ermässigten Sätze der Classe A und B auch dann zur Anwendung, wenn geringere Quantitäten als 10000 kg pro Frachtbrief zum Transport gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	9	7	2	Im Kartirnngswege		
			Güter der Classe I	Leoben S.B.	Gmeingrube und vice versa				9	8	1			
			Güter der Classe A	Leoben S.B.	Do aw tz				8	5	3			
			Güter der Classe B excl. Kohle, mineral., und Coaks	Leoben S.B.	Do aw tz				7	4	3			
			Kohle, mineral., und Coaks	und vice versa					7	3·5	3·5			
			Güter der Classe A	Donawitz	a) Vordernberg b) Gmeingrube und vice versa				a) 11 b) 8	8 5	3 3			
			Güter der Classe B	Donawitz	a) Vordernberg b) Gmeingrube und vice versa				a) 9·4 b) 7	8 5	1·4 2			
			Güter der Classe A	Leoben S.B.	St. Peter-Freyenstein und Gmeingrube und vice versa				8	6	2			
			Güter der Classe B	Leoben S.B.	St. Peter-Freyenstein und Gmeingrube und vice versa				7	6	1			
2622	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Milch als Eilgut	Trofaiach	Leoben (S.B.)	Normale Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1 Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	22	12	10	Im Kartirungswege		
			Milch als Eilgut	Fridauwerk	Leoben (S.B.)				34	18	16			
			Leere, retourgehende, von Milchtransporten herrührende Gefässe als Eilgut	Leoben (S.B.)	Trofaiach				22	12	10			
			Leere, retourgehende, von Milchtransporten herrührende Gefässe als Eilgut	Leoben (S.B.)	Fridauwerk				34	18 kr. excl. Mgb. u. sonstige Neben-gebühren	16			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2623	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Reservebestandtheile, Betriebsmaterialien etc. Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend Secundärzugsmaschinen sammt Tender und für Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend	Leoben	Vordernberg und vice versa	Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif		Bei Aufgabe als Eilgut 8 kr. pro 100 kg; bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 4 kr. pro 100 kg, und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen 3·1 kr. pro 100 kg ö. W. fl. 0·80 per Lastwagen ö. W. fl. 1·50 per Personenwagen ö. W. fl. 2·20 per Tendermaschine od. per Schlepptender		Im Kartirungswege		
2624	Südbahn-Gesellschaft	k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Messingbleche und Messingdraht	Brixlegg	Wien (K.E.B.)	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	356 Heller	298 Heller	58 Heller	Im Kartirungswege		
2625	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft Böhmische Commercialbahnen	Reis, geschält und ungeschält, Reiskleie, Reisstaub (Reishülsen), Reismehl	Triest S.B. und Freihafen S.B. Fiume	Křinec	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Einführung im Tarifwege, bezw. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betbeiligten Bahnverwaltungen, bezw. Südnordösterr.-Ungar. Verbandtarif	Directe Frachtsätze bestehen nicht	304 350 Heller incl. Mgb. (bezw. auch ungar. Transportsteuer)		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2626	Südbahn-Gesellschaft	Betbeiligten Verwaltungen	Zinkblech	Oswięcim	Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach China oder Japan via Suezcanal bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	198 kr. ö. W. incl. Mgb.	148 kr. ö. W. incl. Mgb.	50 kr. ö. W.	Im Kartirungs- oder Rückvergütungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		
2627	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen Eisenbahn Wien-Aspang Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellschaft Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	Kohle und Coaks	Segen-Gottes	Eszterháza-gyár	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. Mai 1893	116 Heller	101 Heller	15 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2628	Südbahn-Gesellschaft		Eis	St. Peter	Fiume	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Das Auf- und Abladen hat Seitens der Parteien innerhalb acht Tagesstunden nach Zuweisung der Wagen zu erfolgen. Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe zu entrichten	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf. längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	43 Heller	30 Kronen pro Wagen	Verschieden je nach dem Gewichte der Ladung	Im Kartirungswege		
2629	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Görz	Rubbia-Savogna	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Transporte müssen von Stationen der Strecken: Budapest S.B. loco und transit—Komárváros, Székesfehérvár—Uj-Szöny, Lajta Szt. Miklós—Gelse. Barcs loco und transit—Légrád, Kanizsa—Csaktornya (incl. Zákány loco und transit) oder von Sziszek loco und transit in Görz anlangen und, ohne dass mit denselben in Görz eine Manipulation stattfindet, mit neuen Frachtbriefen nach Rubbia-Savogna aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	14 Heller	6 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2630	Südbahn-Gesellschaft		Weizen	I. Gelse	Triest S. B.	a) Bei Auflieferung von mindestens 15000 Tonnen b) " " " 20000 " c) " " " 25000 " } an einen Empfänger innerhalb der Begünstigungsdauer. Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2, giltig vom 25. Mai 1891	174	ad a) 171 b) 167 c) 164	3 7 10	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				II. Komárváros					178	ad a) 171 b) 167 c) 164	7 11 14			
				III. Stationen der Strecken Budapest (S. B.) loco und transit—Balaton-Szt. György, Székesfehérvár—Uj-Szöny und Lajta-Szt. Miklos—Szt. Mihály-Pacsa					180	ad a) 171 b) 167 c) 164	9 13 16			
				IV. Stationen der Strecken Barcs—Légrad exclusive Zákány, ferner von Barcs transit für Provenienzen von Stationen der Barcs-Pakraczer Bahn und von Stationen der Strecken Barcs—Üszög—Villany—Eszekalváros inclusive"					148	ad a) 141 b) 137 c) 134	7 11 14			
				Zákány loco und Zákány trans. für Provenienzen von Stationen der Strecke Zákány—Dombovár—Szt. Lörincz, sowie von Stationen der Localbahn Somogyszobb—Barcs					130	ad a) 126 b) 124 c) 122	4 6 8			
				Sziszek					128	ad a) 124 b) 120 c) 117	4 8 11			
									Heller inclusive ungar. Steuer		Heller			

An Stelle der obigen ad I.—IV. angeführten Refactiesätze wird, wenn mindestens der Auflieferungs-Bedingung ad a) entsprochen ist, für jene Weizen-Bezüge, welche mit einem gleich grossen, aus ungarischem via Südbahn bezogenen Weizen erzeugten und nach England exportirten Quantum von Wagenladungen Mehl à 10000 kg gedeckt werden, ein Refactiesatz von 132 Hellern pro 100 kg und für jene Weizen-Bezüge, welche mit einem gleich grossen, aus ungarischem via Südbahn bezogenen Weizen erzeugten und nach Brasilien exportirten Quantum von Wagenladungen Mehl à 10000 kg gedeckt werden, ein Refactiesatz von 126 Hellern pro 100 kg berechnet.

Die Rückvergütung erfolgt in diesem Falle gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen, denen bezüglich des zu erbringenden Nachweises über das nach England, bezw. Brasilien exportirte Quantum Mehl die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate, bezw. k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach England, bezw. Brasilien beizulegen sind.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2631	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Triest S.B., Triest Freihafen S.B. und Fiume	Szczakowa transit und Granica transit für Russland	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Begünstigung findet auch auf nach Sosnowice loco weitergehende, für Russland bestimmte Sendungen Anwendung. Im Uebrigen Einhaltung der Bestimmungen des nebenbeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längtens aber bis Ende December 1895, eventuell bis zur vorher erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenztarif vom 1. Juli 1892	181·2 kr. ö.W.	105 kr. ö. W.	76·2 kr. ö. W.	Kartirung		
2632	Südbahn-Gesellschaft	**Ergänzung:** Die im Verordnungsblatte Nr. 122 vom 25. October 1894, sub Post 1860, für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc., verlautbarte Publication wird durch die Aufnahme nachstehender Relationen mit folgenden Sätzen ergänzt: von Steinhaus a. S. nach Barcs a) 121, b) 111, c) 94 Heller pro 100 kg von Kapfenberg nach Barcs a) 104, b) 96, c) 82 Heller pro 100 kg												
2633	teyrthalbahn		aller Art	Garsten	Unterhimmel und vice versa	Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief. Verfrachtung eines Minimalquantums von 2000 t pro Jahr	Bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	6·0	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, beziehungsweise Versender lautenden Frachtbriefe für angekommene und der Aufgabs-Recepisse für abgesendete Güter bis längstens Ende Jänner 1896	Für Eisenwaaren wird diese Begünstigung auch dann gewährt, wenn das Quantum von 6000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einen Wagen verladen wird. Für Zerreisen wird eine Umladegebühr von 2 kr. pro 100 kg eingehoben.
2634	Steyrthalbahn		Holz unter 5·8 m Länge, und zwar: Stammholz, Stangen und Schnittholz, Spreisselholz, Scheitholz, Schwarten und Sägespäne	Unterhimmel Neuzeug Aschach a. d. St. Mitteregg Waldneukirchen Haunoldmühle Molln	Steyrdorf	Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief; Verfrachtung eines Minimalquantums von 2500 t pro Jahr. Erlag einer Cantion von 1000 fl.	Bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	4·6 5·0 5·8 6·7 8·0 10·5 14·0	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen sind von der Waaggebühr befreit
				Unterhimmel Neuzeug Aschach a. d. St. Mitteregg Waldneukirchen Haunoldmühle Molln	Garsten					6·0 7·0 8·3 9·2 10·5 13·0 16·5				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2635	Steyrthalbahn		Holz unter 5·8 m Länge, und zwar: a) Schnittholz, Schindeln, Stangen und sonstige Holzwaaren des Specialtarifes II; b) Rundes Stammholz, Scheitholz, Schwarten, Spreissel, Sägespäne und sonstige Holzwaaren des Specialtarifes III	Stationen der Steyrthalbahn		Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief. Verfrachtung eines jährlichen Minimalquantums von 300 t / 600 t / 1000 t	Bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Verschieden	a) b): 10 5 / 15 7 / 20 10 Percent der Fracht	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Aufgabs-Recepisse bis längstens Ende Jänner 1896	Die Güter dürfen auf der Steyrthalbahn nicht bereits anderwärtige Tarifbegünstigungen geniessen. Sendungen von Garsten, Steyrdorf, Unterhimmel nach Bad Hall oder von Garsten nach Steyrdorf und vice versa werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatze nicht statt
2636	Steyrthalbahn		Getreide und Mahlproducte	Stationen der Steyrthalbahn		Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 300 t / 600 t / 1000 t pro Jahr	Bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	5 / 7 / 10 Percent der eingehobenen Frachtgebühr		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1896	Sendungen von Garsten, Steyrdorf, Unterhimmel nach Bad Hall oder von Garsten nach Steyrdorf und vice versa werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatze nicht statt
2637			Mauer- und Dachziegel, Bruchstein, Kalk, Schotter, Sand, Cement			Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief. Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 300 t / 600 t / 1000 t pro Jahr	Bis Ende December 1895	Localtarif		10 / 15 / 20 Percent der eingehobenen Frachtgebühr		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Aufgabs-Recepisse bis längstens Ende Jänner 1896	

Fortlaufende Nr	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2638	Mühlkreisbahn		a) Holz der Position H 19 und 20: Papier-Abfall (Scart), rohe Hadern, Holzstoff-Cellulose; b) Pappendeckel, Packpapier, Papiersäcke; c) Schreib-, Zeichen-, Druckpapier, Filtrirpapier, Cartonpapier; d) Bücher, Couverts, Schultheken	Neufelden (Pürnstein) und umgekehrt	Urfahr	Von Papier-Abfall müssen pro Frachtbrief und Waggon mindestens 5000 kg zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Ablegen, resp. Auf- und Abladen oder Ueberladen dieser Güter an der Verladestelle wird durch die Partei besorgt			Verschieden	ad a) 23·0 kr. ad b) 25·1 kr. ad c) 30·0 kr. ad d) 32·3 kr.	Verschieden	Kartirungsweg		
2639			Scheiterholz bis 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Aigen	Urfahr	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) ohne Werth und Lieferzeit-Declaration und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	38·3 kr.	26·1 kr.	12·2 kr.			Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
2640			Güter aller Classen inclusive der Special- und Ausnahmetarife	den Stationen der Mühlkreisbahn		Bei Aufgabe von 2000 q 3000 q 4000 q 5000 q und darüber pro Jahr von Gütern aller Classen, wobei mindestens ein Drittel des gesammten Quantums nach Classe I und II tarifirt			Verschieden	Verschieden	2% 3% 5% 6% von dem Tarifeinheitssatze (exclusive Manipulationsgebühr), mit welchem das Gut zum Transporte berechnet wurde	Rückvergütung	Vorlage der Original-Frachtdocumente bis längstens 15. Februar 1896	Güter, welche zu den Special- oder Ausnahmetarifen abgefertigt sind, werden bei Bestimmung der Jahresquantität berücksichtigt, erhalten jedoch keinen Nachlass

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2641	Mühlkreisbahn		Pflastersteine	km 38·2 oder 40·6	Urfahr	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen zu 10 t. Das Auf- und Abladen wird an der Verladestelle durch die Partei besorgt	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895			20·0		Im Kartirungswege		
			Steine in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, Saum- und Bordsteine, auch Mühlsteine, ferner Steine, bearbeitete, einfach glatt behauen, unverpackt, und zwar Steinfliessen, Barren, Rinnsteine, Rinnen, Fenster- und Thürstöcke, Stiegenstufen, Röhren, Krippen, Tröge und Brunnensteine	km 38·2	Urfahr					26·9				
			Bruchsteine, unbearbeitete (Abraum), Schotter, Schiefer	km 38·2	Neufelden					5·5				
2642			Scheitholz bis 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Aigen	Neufelden	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) ohne Werth- und Lieferzeit-Declaration und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei			19·75	14·0	5·75			
2643			Mauerziegel	Puchenau	Urfahr	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) ohne Declaration des Interesses an der Lieferung und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei		Localtarif		5·5				Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
					Ottensheim					6·5				
					Rottenegg					8·5				
					Gerling					11·5				
					Neuhaus-Niederwaldkirchen					15·0				
					Neufelden					18·0				
					Pürnstein					19·5				
					Haslach					23·5				
					Rohrbach					26·0				
					Oepping					27·5				
					Aigen					30·5				
				Ottensheim	Urfahr				11·5	8·5	3·0			
					Rottenegg				9·9	5·5	4·4			
					Gerling				11·5	8·5	3·0			
					Neuhaus-Niederwaldkirchen				17·1	12·0	5·1			
					Neufelden				21·9	15·0	6·9			
					Pürnstein				24·3	16·5	7·8			
					Haslach				30·7	20·5	10·2			
					Rohrbach				34·7	23·0	11·7			
					Oepping				37·1	24·5	12·6			
					Aigen				41·9	27·5	14·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2644	Kremsthalbahn		Normales, ermässigtes und besonders ermässigtes Eilgut. Stückgüter der Classe I u. II	Bad Hall	Linz	Directe Kartirung	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1895	Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom 1. November 1893	100 40 48 40	32·5 32·5 20·0 20·0	67·5 7·5 28·0 20·0	Im Kartirungswege		Minimalgebühr per Sendung 20 kr.
				und vice versa im directen Verkehre mit Wien										
2645			Güter aller Art	Linz	Traun Nettingsdorf	Bei einem Minimalquantum von 50 Wagenladungen à 10 t pro Jahr	Pro 1895	Sämmtliche Tarifsätze für den Eilgut- und Frachtenverkehr der Kremsthalbahn			5 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1896	
				und vice versa										
2646			Güter aller Art, mit Ausnahme jener Artikel, welche in Ausnahmetarife eingereiht sind	Linz	Nach allen Stationen mit Ausnahme von Traun und Nettingsdorf									
				und vice versa										
2647			Erze, Mineralien, Kohle, hydraul. Kalk und Cementfabrikate	Micheldorf Kirchdorf	Traun od. Linz	1000 Wagenladungen à 10 t in der Relation Linz–Kirchdorf und vice versa		C			13·0 12·5	Im Kartirungswege		
				Linz	Kirchdorf oder Micheldorf			A.-T. XIII			14·4			
				In allen übrigen Relationen				A.-T. VII			A.-T. XIII			
2648			Leer retourgehendes Milchgeschirr	Linz	allen Stationen	Bei einem Versandt von mindestens 6000 Liter Milch pro Monat von einem Absender		Besonders ermässigtes Eilgut A.-T. XVI	Verschieden	Frachtfrei		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über rückgelangtes Retourgeschirr nach Schluss jeden Monates	
2649			Getreide	Im directen Verkehre von Wien	Bad Hall	Directe Kartirung		A.-T. III	16·0	11·5	4·5	Im Kartirungswege		
			Ziegel	Linz transit				A.-T. XIII	14·0	11·5	2·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2650	Kremsthalbahn		Wolfsegg-Traunthaler Kohle	Linz	Traun und Nettingsdorf	Aufgeber hat die Sendungen zu frankiren	Pro 1895	Ausnahmetarif XIII			5 %	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Francatur-Note	
2651	Kremsthalbahn		Holzstoff	Klaus-Steyrling	Nettingsdorf	Minimal-Fracht-Quantum von zusammen 250 Waggons à 10 Tonnen pro Jahr in den Relationen Klaus-Steyrling—Nettingsdorf und Klaus-Steyrling—Linz transit und vice versa	Pro 1895	C	35·7	16	19·7	Im Kartirungswege		
			Holzstoff	Klaus-Steyrling	Linz transit			C	40·9	20	20·9			
			Leer retourgehende Holzstoffsäcke	Linz transit	Klaus-Steyrling			Ausnahmetarif XVI	33	20	13			
			Leer retourgehende Holzstoffsäcke	Nettingsdorf	Klaus-Steyrling			Ausnahmetarif XVI	26	16	10			
			Baumateriale aller Art und Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände	Linz	Klaus-Steyrling			Verschieden		18				
2652	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisenschlacke des Specialtarifes 3 als Frachtgut	Kladno	Bubenč (Bhf.) via Hostiwitz—Bubna	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemeinen giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1895	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Kreuzer ö. W. 14·4*)	11·6*)	2·8	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Einfahrtsgebühr in Kladno **nicht** enthalten
				Altkladno	Bubenč (Bhf) via Kralup				15·4	14·2	1·2			
				Kladno	Bubenč (Bhf.) via Hostiwitz—Bubna	1. Auflieferung eines Minimalquantums von 6780 Tonnen (à 1000 kg). 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895		16·0**)	10·6**)	5·4	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber und Empfänger lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der B.E.B. oder St.E.G. tragen dürfen und bis längstens Ende März 1896 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtbegünstigung. **) In diesen Frachtsätzen ist die Einfahrtsgebühr in Kladno bereits enthalten
				Altkladno	Bubenč (Bhf.) via Kralup				15·4	10·6	4·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer ö. W.)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2653	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadzucker als Frachtgut	Aussig (A.T.E.)	a) Eger (B.E.B.) b) Franzensbad (B.E.B.) c) Tirschnitz (via Komotau)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 2. Erfüllung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, bezw. Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	ad a u. b: 65; ad c: Es bestehen im Anhange für Raffinadzucker keine directen Frachtsätze	ad a, b u. c: 59·1	ad a u. b: 5·9; ad c: —	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende Jänner 1896 vorzulegen sind. Dieselben werden nicht zurückgestellt.	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Dux					52	46·0	6·0; —			
				Nestomitz (Zuckerfabrik)					66	60·1	5·9; —			
				Schönpriesen					66	60·1	5·9; —			
2654	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kalkschlamm und Kalkschaum	Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Auperschin	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; 2. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen; 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen für diese Artikel keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. 6·9		Im Kartirungswege		
					Bilin (A.T.E.)					8·2				
					Brüx (A.T.E.)					9·4				
					Dux					7·9				
					Holtschitz Seestadtl					10·2				
					Karhitz					5·9				
					Komotau (A.T.E.)					11·6				
					Maria Ratschitz					8·8				
					Mariaschein					6·3				
					Preschen					8·3				
					Schönfeld					5·7				
					Schwaz Kuttowitz					7·8				
					Settenz					7·1				
					Teplitz					6·9				
					Triehschitz					9·9				
					Tschochau Hlinai					6·2				
					Türmitz					5·5				
					Udwitz Görkau					11·0				
					Ullersdorf					7·4				
					Wohontsch					7·4				
					Wurzmes					10·6				
					Deutsch Kralupp					14·7				
					Horatitz					15·7				
					Kaaden Brunnersdorf					15·4				
					Klösterle					16·1				
					Krupa					20·1				
					Lana					20·4				
					Lužna Lischan					20·5				
					Michelob					17·7				
					Milostin Kunowa					19·5				
					Neustraschitz					21·1				
					Priesen					15·1				
					Rakonitz (B.E.B.)					21·5				
					Renč					21·3				
					Saaz (B.E.B.)					16·0				
					Satkau Teschnitz					18·5				
					Trnowan					16·9				
					Tuschmitz					15·6				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2655	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	der Classe I (Normalclasse)	Teplitz (A.T.E.) oder umgekehrt	Gablonz Brandl Gablonz a. N. Morchenstern Wiesenthal a.N.	1. Aufgabe als Frachtgut; 2. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Theil II, Heft 5, des Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverbandes und Localgütertarif der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 228 232 252 250		Im Kartirungswege		
			der Classe II		Gablonz Brandl Gablonz a. N. Morchenstern Wiesenthal a.N.					192 196 210 210				
			der Wagenladungsclasse A		Gablonz Brandl Gablonz a. N. Morchenstern Wiesenthal a.N.					138 141 154 152				
2656	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Eisen und Stahl der Classe C	Komotau transit (für Sendungen von Teplitz Waldthor)	Annathal Rothau	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen (à 1000 kg) Rohstahl.** Zur Ergänzung des Minimalquantums können derartige Sendungen von Alt-Kladno, bezw. Kladno nach Annathal Rothau und Chodau, dann von Annathal Rothau nach Chodau verwendet werden. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel, bezw. für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	Kreuzer österr. Währ. 24·7	21·6	3·1	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1896. Dieselben dürfen einen Rückvergütungsstempel der Buschtěhrader Eisenbahn nicht tragen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Chodau				20·0	15·6	4·4			
2657	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben, frische	Horatitz Kaaden Brunnersdorf Priesen	Brüx (k.k.St.B.) für die a) Zuckerfabrik in Brüx; b) landwirthschaftliche Zuckerfabrik in Brüx	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Instradirung hat via Komotau (A.T.E.)-Brüx (A.T.E.), bezw. umgekehrt zu erfolgen. 4. Erfüllung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen für diese Artikel keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. ad a) b) 13·1 14·6 15·5 15·9 13·1 14·6		Im Kartirungswege		
			Rübenschnitze, frisch und ausgelaugt, dann Saturationsschlamm	Brüx (k.k.St.B.) von der a) Zuckerfabrik in Brüx; b) landwirthschaftlichen Zuckerfabrik in Brüx	Horatitz Kaaden Brunnersdorf Priesen					10·1 11·6 10·9 11·5 10·1 11·2				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2658	Buschtěhrader Eisenbahn	Böhmischen Westbahn	Güter der Tarif-Classen II / A / B / C	Altkladno	Nürschan und umgekehrt	1. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut. 2. Erfüllung der für die betreffenden Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Zuweisung sämmtlicher Sendungen dem Bahntransporte via Kladno-Prag (Smichow)	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	96·2 / 81·2 / 69·7 / 50·9	80·0 / 65·0 / 63·1 / 44·0	16·2 / 16·2 / 6·6 / 6·9	Im Katirungswege		
			Eisen*) a) / b)						89·9 / 77·6	80·0 / 63·1	9·9 / 14·5			
			Güter der Tarif-Classen II / A / B / C		Pilsen B.W.B. loco und umgekehrt				88·8 / 74·8 / 64·1 / 47·3	80 0 / 65·0 / 57·4 / 44·0	8·8 / 9·8 / 6·7 / 3·3			
			Eisen*) a) / b)						82·5 / 71·2	73·3 / 57·4	9·2 / 13·8			
			Güter der Tarif-Classen II / A / B / C	Altkladno	Nürschan und umgekehrt				96·2 / 81·2 / 69·7 / 50·9	60·0 / 50·0 / 48·1 / 42·0	36·2 / 31·2 / 21·6 / 8 9	Im Rückvergütungswege	Gegen Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, rücksichtlich der Sendungen von Altkladno; gegen Original-Frachtbriefe auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautend, rücksichtlich der Sendungen nach Altkladno; diese Documente müssen in den Monaten April, Juli, October 1895, bezw. Jänner 1896 für die Sendungen aus dem jeweilig verflossenen Vierteljahr bei der B.E.B. eingereicht werden	
			Eisen*) a) / b)						89·9 / 77·6	60·0 / 48·1	29·9 / 29·5			
			Güter der Tarif-Classen II / A / B / C		Pilsen B.W.B. loco und umgekehrt				88·8 / 74·8 / 64·1 / 47·3	60·0 / 50·0 / 47·1 / 42·0	28·8 / 24·8 / 17·0 / 5·3			
			Eisen*) a) / b)						82·5 / 71·2	60·0 / 47·1	22·5 / 24·1			

*) Die Frachtsätze für Eisen gelten für:
Eisen und Stahl, auch verzinkt, etc.; Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, etc.; Eisen und Stahl, roh, aller Art, etc.; Eisen und Stahl, alt und gebrochen, etc. } sämmtlich nach der Nomenclatur unter Pos. E—6, 7, 8 und 9 des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, und zwar:

a) bei Aufgabe in jedem Gewichte,
b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.
Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2659	Buschtěhrader Eisenbahn		Wolle und Wollabfälle der I. Stückgut-Classe als Frachtgut	Franzensbad transit	Chodau transit (für Neudek) oder umgekehrt	1. Diese Sendungen müssen von belgischen oder niederländischen oder solchen sächsischen oder norddeutschen Stationen kommen, bezw. nach solchen gehen, für welche die Franzensbader oder Klingenthaler Route kürzer ist, als die Komotauer Route. 2. Auf den Frachtbriefen ist vorzuschreiben: „In Franzensbad (bezw. in Klingenthal) umzukartiren"	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895	Localgütertarif sammt Nachträgen	28·2	19·9	8·3	Rückvergütung an den a) Empfänger bei Sendungen nach Neudek b) Versender bei Sendungen von Neudek	a) Original-Frachtbriefe, b) bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe; vorzulegen bis spätest. Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtvergütung
				Klingenthal transit					28·8	19·9	8·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2660	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Königshof	Teplitz-Waldthor	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Instradirung der Sendungen via Beraun—Rakonitz—Saaz—Wiesa. 3. Einhaltung der anderweitigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 32·84		Im Kartirungswege		
			Eisen, und zwar: Zaggeln, Flammen (Knüppel), Ingots, Schienenabfälle, alte Eisenbahnschienen, eiserne Eisenbahnschwellenabfälle, Klötzel, Klötzelabfälle, altes Kleinmaterial	Teplitz-Waldthor	Althütten Pürglitz Königshof	1. Aufgabe als Frachtgut von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Instradirung der Sendungen via Obernitz—Saaz—Rakonitz (—Beraun). 3. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen				34·84 34·84 34·84				
2661	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Presschlamm) der Pos. D-15 des Tarifes, Theil 1, vom 1. Jänner 1893	Modřan	Krupa Lana Lužna-Lischan Neustraschitz Rakonitz (B.C B., k. k. St.B.) Renč	1. Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufgabe als Frachtgut. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 17·6 15·1 17·1 15·9 18·1 16·3		Im Kartirungswege		
2662	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle	Prag (Smichow)	Stationen der in Prag (Smichow) anschliessenden Bahnen	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen; Verladung auf parteiseits gemietheten Depotplätzen in leer beigestellte Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887	4 kr. ö. W. Mbg.	3 kr. ö. W. Mbg.	1 kr. ö. W. Mbg.	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen in dem auf die Expedition folgenden Monate	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2663	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks	Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Allen im citirten Tarife vom 1. November 1892 enthaltenen, über Gaisbach-Wartberg hinaus gelegenen Stationen der k.k.St.B., mit Ausnahme der Stationen Příbram, Březnitz und Klein-Schwechat und aller jener Stationen, welche im Tarife vom 1. November 1892 den Cours-Kürzungsbuchstaben B tragen (siehe Vorbemerkung 8 des Tarifnachtrages I)	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen mit der Routeuvorschrift: „über Mittelsteine—Tiuischt—Königgrätz—Kolin—Prag St.E.G." aufgeliefert werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Niederschlesischer Kohlen- etc. Tarif nach den westlichen Linien der k.k.St.B. etc. vom 1. November 1892	Verschieden	Verschieden	17 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1896 consignirt vorzulegen	Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die in Betracht kommenden Frachtsätze des citirten Tarifes ermässigen, so verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse
2664	**Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn**		Steinkohlen	Seidenberg transito	Friedland i. B. Raspenau-Liebwerda	**3000 Tonnen Minimalquantum für beide Stationen zusammen.** Anfrechthaltung der allgemeinen Bedingungen der citirten Tarife. Die Transporte müssen für die Ortschaften Hegewald, Neustadtl, Bärnsdorf und Heinersdorf bestimmt sein und dahin von den Bahnhöfen per Achse abgeführt werden	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Oberschlesisch - Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde etc., Tarif vom 1. Jänner 1892; Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889	9 kr. ö. W. N.	4·7 kr. ö. W. N.	4·3 kr. ö. W. N.	Im Rückvergütungswege	Anf den Contrahenten als alleinigen Anfgeber lautende, bahnämtlich beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, anf welchen Seitens der in Hegewald, Neustadtl, Bärnsdorf nnd Heinersdorf domicilirenden Empfänger die thatsächliche Empfangnahme der Kohle bestätigt erscheint, consignirt spätestens bis Ende März 1896	Sollten sich innerhalb der Vertragsdaner die officiellen Frachtsätze in diesen Relationen ermässigen, so verringert sich im gleichen Ansmasse der bewilligte Nachlass
2665	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mehl- und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Segen-Gottes	Prag (Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oestcrr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	182 Heller	149 Heller	33 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2666	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	C o a k s			Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Niederschlesischer Kohlen- und Coakstarif nach den westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. November 1892	kr. ö. W. Noten			Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1896	Sollten innerhalb der Giltigkeitsdauer Seitens der K.E.D. Berlin Courszuschläge eingeführt werden, so erhöhen sich die zugestandenen Nettosätze im gleichen Ausmasse, ebenso ermässigen sich dieselben um etwa von der K.E.D. Berlin zur Einführung gelangende Courskürzungen
				Glückhilfgrube N.M.	Leoben k.k.St.B. und S.B. loco und transito				98·5	80·4	18·1			
				Friedeushoffnunggrube N.M.					98·5	80·4	18·1			
				Friedenshoffnunggrube B.F.					99·3	81·2	18·1			
2667	Oesterr. Nordwestbahn		Steine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3	Jungbunzlau	Wlkawa Nimburg	Die verwendeten Wagen dürfen über die Ladefähigkeit derselben nicht beladen werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende August 1895	Localtarif	Verschieden	in Gulden ö. W. 7·50 10·— pro zweiachsig. Wagen	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat durch die Partei auf deren Kosten zu erfolgen. In den betreffenden Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Nimburg als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
2668	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	Verschiedene Artikel	Verschiedenen Stationen	den Elbeumschlagsplätzen: Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Nachtrag III vom 1. Jänner 1895 zum Elbeumschlagstarife für West-Oesterreich vom 1. Juni 1893				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im bezüglichen Tarife in dem Abschnitte III: Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, bezeichneten Documente	Die vollständigen, auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem nebenseitig angeführten Nachtrage zu dem Elbeumschlagstarife für West-Oesterreich enthalten
2669	Oe.N.W.B.	Betheiligten Bahnen												

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn, Galizien und der Bukowina.

Die in den Tarifen, Theil II sammt Nachträgen für die obbezeichneten Elbeumschlagsverkehre enthaltenen Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, bleiben unter den gleichen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895, in Kraft. Die Rückerstattungsgesuche sind spätestens bis Ende April 1896 einzureichen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2670	Böhmischen Commercialbahnen		Rübe	Jičin	Libáň-Psinic	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen** Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1891	10·4 kr.	9·2 kr.	1·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1896	Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Rübenschnitte	Libáň-Psinic	Jičin				10·4 kr.	9·2 kr.	1·2 kr.		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1896	
2671	Böhmischen Commercialbahnen		Strassenschotter und Bruchsteine	Der Ladestelle zwischen Fürstenbruck und Bakov			Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1891	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1896	Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen. Die Schotter- und Bruchstein-Transporte müssen stets in Partien von mindestens 5 Wagen von der Ladestelle nach den nebenbezeichneten Stationen aufgegeben werden
					Křinec	**Bei Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 900 Tonnen** Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			14·0	12·6	1·4			
					Ronov-Woskořinek				15·0	13·6	1·4			
					Velelib				17·0	14·6	2·4			
					Unterbautzen	**Bei Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1800 Tonnen** Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			5·8	5·5	0·3			
					Domausnic				7·6	6·5	1·1			
					Dětenic				9·4	8·0	1·4			
					Libáň-Psinic				10·2	8·8	1·4			
					Kopidlno				11·2	9·8	1·4			
					Jičin				14·6	13·2	1·4			
					Křinec				14·0	12·6	1·4			
					Dymokur				15·4	14·0	1·4			
					Ronov-Woskořinek				15·0	13·6	1·4			
					Rožďalovic				12·8	11·4	1·4			
					Nimburg St.E.G.				17·0	15·6	1·4			
					Velelib				17·0	14·6	2·4			
					Jičinoves				12·4	11·0	1·4			
					Königstadtl				17·0	14·6	2·4			
2672	Böhmischen Commercialbahnen		Getreide aller Art	Ronov-Woskořinek		**Bei Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 250 Tonnen.** Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1891	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Für Sendungen von Ronov-Woskořinek: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Bei Sendungen nach Ronov-Woskořinek: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend	Die bezeichneten Documente sind bis Ende März 1896 einzusenden
					Nimburg St.E.G.				10·0	8·0	2·0			
					Jičin B.C.B.				25·6	18·4	7·2			
					Bakov B.C.B.				31·2	28·4	2·8			
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2673	Böhmischen Commercialbahnen		Eisenschlacken	Miröschau	Rokycan	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1891	6·0	4·8	1·2	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Miröschau Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Miröschau Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen.	
			Eisen aller Art						Verschieden	5·5	Verschieden			Von den nebigen Frachtsätzen wird noch eine Superrefactie von 0·5 kr. (fünf Zehntel Kreuzer) pro 100 kg gewährt, wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses von den drei Eisensorten zusammen ein Minimalverfrachtungsquantum von 5000 t aufgebracht wird
			Eisen und Eisenwaaren der Classen A		Nezvěstic*)				16·0	12·5	3·5			
			B						15·5	12·5	3·0			
			C						13·5	9·5	4·0			
			A			Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			16·0	12·5	3·5			Das zur Verfrachtung gelangende Quantum dieser Artikel wird in das zur Erreichung der Superrefactie bedungene Minimalquantum von 5000 t mit einbezogen, jedoch wird hiefür eine Superrefactie nicht geleistet
			B	oder vice versa					15·5	12·5	3·0			

*) Von der rücksichtlich der Strecke Miröschau—Nezvěstic gewährten Begünstigung sind alle Sendungen nach oder von Pilsen und darüber hinaus ausgeschlossen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2674	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, dann Oelkuchen	Freihermersdorf	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 13·9	kr. 11	kr. 2·9	Im Kartirungswege		
			2. Düngemittel der Pos. D-15 der Güterclassification des Tariftheiles I. vom 1. Jänner 1893	bezw. vice versa		Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			13·9	11	2·9			
			3. Kartoffeln	Freihermersdorf	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			13·9	11	2·9			
			4. Schiefer						13·9	10	3·9			
			5. Spiritus			Auflieferung in jeder Menge			17	12	5			
			6. Gebrauchte, leere Spiritusfässer mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	Troppau	Freihermersdorf	Auflieferung in jeder Menge			17	12	5			
			7. Kalk, gebrannten			Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			13·9	11	2·9			
			8. Drainröhren und Pflastersteine			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			13·9	11	2·9			
2675	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kalk, gebrannten, dann Ziegel	Troppau	Eckersdorf	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 11·9	kr. 10	kr. 1·9	Im Kartirungswege		
			2. Schiefer, dann Kartoffeln	Eckersdorf	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen			11·9	10	1·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2676	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide u. Kartoffeln	Mladetzko	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 10·7	kr. 8·7	kr. 2·0	Im Kartirungswege		
			2. Schiefer	Mladetzko	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			10·7	8·0	2·7			
			3. Spiritus	Mladetzko	Troppau	Auflieferung in jeder Menge; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			13·0	11·0	2·0			
			4. Gebrauchte, leere Spiritusfässer mit weniger als 1·3 m Durchmesser d. Bodenfläche	Troppau	Mladetzko	Auflieferung in jeder Menge; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			13·0	11·0	2·0			
			5. Kalk, gebrannten	Troppau	Mladetzko	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendet. Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			10·7	10·0	0·7			
2677	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kalk, gebrannten, dann Düngemittel der Pos. D—15 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893	Troppau	Bennisch	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 15·9	kr. 11·0	kr. 4·9	Im Kartirungswege		
			2. Mahlproducte u. Mehl aus Getreide u. Hülsenfrüchten	Bennisch	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			15·9	14·0	1·9			
			3. Getreide, Malz u. Kartoffeln	Bennisch	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			15·9	14·0	1·9			
			4. Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Bier, Kaffee, Zucker, Petroleum, Reis, dann Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893	Troppau	Bennisch	Auflieferung in jeder Menge; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			Verschieden	15·9	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2678	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn)	Oswięcim	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 14·9	kr. 8·2	kr. 6·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Jawiszowice				17·1	14·1	3·0			
					Dziedietz				18·9	11·2	7·7			
					Oderberg				26·4	19·1	7·3			
					Troppau				31·6	28·3	3·3			
					Krakan transito (für Sendungen nach Dobrzechów, Iwonicz, Żurawica, Przeworsk, Radymno, Przemysl, Mościska, Sądowa-Wisznia, Lemberg und Brody)				17·8	12·7	5·1			
					Krakau transito (für Sendungen nach Bobowa, Rzeszów, Jaroslau und Gródek)				17·8	13·7	4·1			
					Krakau trans. (für Sendungen nach Dębic)				17·8	14·7	3·1			
					Krakan trans. (für Sendungen nach Podlęze)				17·8	16·7	1·1			
					Podgórze-Bonarka transito (für Sendungen nach Chabówka)				19·1	13·0	6·1			
2679	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kohlen, mineralische, dann Kalk, gebrannten	Troppau loco und transito	Schönstein	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen, insoferne dasselbe in Troppau, bezw. Schönstein stattfindet, durch Organe, bezw. auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 8·7	kr. 6·5	kr. 2·2	Im Kartirungswege		Die Transporte von Zuckerrüben müssen in Troppau bezogen und vom Bahnhofe mittelst Schleppbahn oder Strassenfuhrwerkes abgeführt, dann die Sendungen von Rübenschnitzen mittelst Schleppbahn oder Strassenfuhrwerkes zum Bahnhofe in Troppau zur Anlieferung zugeführt werden.*)
			2. Getreide u. Kartoffeln	Schönstein	Tropau loco u. trans.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			8·7	6·5	2·2			
			3. Zuckerrüben		Troppau loco				8·7	6·5	2·2			
			4. Rübenschnitze	Troppau loco	Schönstein				8·7	6·5	2·2			

*) Die Beförderung von Kalk in der Relation Troppau loco und transito—Schönstein ist nur unter der Bedingung gestattet, wenn der Versender zugleich anch im Namen des Empfängers gegenüber der Versandtstation schriftlich erklärt, dass auf die Errichtung von gedeckten Räumen zum Zwecke einer etwaigen Einlagerung der Sendungen in der Empfangsstation verzichtet wird, sowie, dass die letzteren innerhalb der tarifmässigen Frist vom Wagon auf die Strassenfuhrwerke abgeladen und sofort abgeführt werden, da eine Ablagerung nicht zugestanden wird. Für einen aus diesem Anlasse erwachsenden Schaden wird eine Haftung nicht übernommen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2680	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. St. B.	Borstenvieh	Fischamend (Bahnhof) via Klein-Schwechat	Wien (Nordbahnhof) transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Verladung in doppelbödigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife		69·6 kr. pro Quadratmeter der einfachen Bodenfläche 25·2 kr. für die Benützung der Trommel		Im Kartirungswege		
2681	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schlempen, getrocknete	Baja	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	74 kr.	68 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		
2682	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Coaks	Erdberger Gaswerk	Wien (St.E.G.) loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895			kr. 6·5		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Wien (St.E.G.) transit					5·0				

NB. Auf den Frachtbriefen über die bezüglichen Sendungen hat das Erdberger Gaswerk als Absender zu erscheinen, und sind die entfallenden Transportgebühren für Sendungen nach Wien (St E.G.) loco bei der Auslösung des Frachtbriefes in Wien zu entrichten.
Der Frachtsatz von 5 kr. pro 100 kg nach Wien (St.E.G.) transit findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen, nach der Bestimmungsstation via Wien (St.E.G.) lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden und auf letzteren die Umkartirung in Wien (St.E.G.) vorgeschrieben ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2683	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Dassnitz	Bruck a. L. transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 71·2		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen mit directen, auf eine jenseits Bruck a. L. oder Marchegg gelegene ungarische Station lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
					Marchegg transit					71·2				
				Neusattel	Bruck a. L. transit					75·2				
					Marchegg transit					75·2				
				Zieditz	Bruck a. L. transit					72·5				
					Marchegg transit					72·5				
2684	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Mähr.-Ostrau	Kladno (Station)	Auflieferung von mindestens **1000 t** pro Versender während der Dauer des Zugeständnisses. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Anhang zu den Tarifen „Theil II“ des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	kr. 76·1	kr. 75·0 *)	kr. 1·1	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende Jänner 1896; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Schönbrunn					76·1	75·0 *)	1·1			

*) Exclusive der Einfuhrsgebühr in Kladno

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2685	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cigarettenpapier	Paris (Douane oder Reuilly)	Suczawa transit, Station der k.k.St.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung pro Frachtbrief und Wagen für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Jassy bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 15. August 1895			Francs Gold für 1000 kg a) 142·15 0·90*) b) 128·60 0·80*)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate von Paris bis Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B., bezw. der auf die betreffende Firma als Absender lautenden Original-Frachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. nach Suczawa transit, bezw. Jassy, eventuell gegen Vorlage der auf den Refactiewerber als Absender lautenden Original-Frachtbriefe von Paris oder einer jenseits Paris gelegenen französischen Station nach Suczawa transit, bezw. Jassy. Diese Belege sind längstens bis 15. November 1895 einzureichen	*) Die mit * bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche von den darüberstehenden Frachtsätzen bis auf Weiteres doppelt abgezogen werden

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe, wie folgt, vorzuschreiben, entweder:

a) mit Umkartirung in Eger, u. zw. bis Eger über Novéant, von Eger über Karlsbad—Bubna—B.-Brod—Olmütz—Oswięcim—Podgórze-Płaszów oder Krakau, oder

b) mit Umkartirung in Nürnberg, u. zw. bis Nürnberg über Novéant, von Nürnberg über Furth i. W.—Prag B.W.B.—Vysočan—Tyništ—Cbotzen—Olmütz—Oswięcim—Podgórze-Płaszów oder Krakau, oder

c) mit Umkartirung in Wien K.E.B., u. zw. bis Wien K.E.B. über Delle—Buchs—Arlberg—Bischofshofen oder über Delle—Romansborn—Bregenz—Arlberg—Bischofshofen oder über Alt-Münsterol—Konstanz—Bregenz—Arlberg—Bischofshofen oder über Avricourt Kehl—Mühlacker—Ulm—Simbach. Von Wien K.E.B. über Lundenburg—Oswięcim, bezw. Krakau—Podgórze-Płaszów oder über Gänserndorf—Marchegg—Beskid oder über Stadlau—Marchegg—Beskid oder über Bruck a. L.—Kelenföld—Szerencs—Munkacs—Beskid.

An Stelle der Umkartirung kann Neuaufgabe in Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. erfolgen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2686	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter (ausgenommen solche, welche als Schnellzugsgut aufgegeben werden)	Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B. und umgekehrt	Paris (Douane und Reuilly)	Directe Abfertigung im Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande	Vom 1. Jänner 1895 bis zum Inkrafttreten des Nachtrages V zu dem nebengenannten Tarife, d. i. bis zum 1. Februar 1895 (ausschliesslich)	Tariftheil II a, 1 Heft, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890		Die bei Umkartirung in Bregenz und Buchs erreichbaren Gesammtfrachtsätze		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die betreffende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende April 1895 vorzulegen sind	

2687 K.k.St.B.

Ergänzung.

Der im Verordnungsblatte vom 4. October 1894, Nr. 113, sub Post 1631, verlautbarte Frachtsatz hat unter den gleichen Bedingungen auch für Kohlensendungen von Ossegg-Riesenberg nach Leoben Geltung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 148. **Wien, 25. December 1894.** **VII. Jahrgang.**

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 29. December 1894 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 6. November 1894*) für die Localbahn von Beneschau nach Wlaschim.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Johann Neubauer, Bezirksobmann, und Leopold Hufnagl, Central-Güterdirector in Wlaschim, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Beneschau nach Wlaschim gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, ferner des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Beneschau der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Wlaschim.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine,

*) Enthalten in dem am 20. December 1894 ausgegebenen XC. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 233.

sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufzunehmenden, binnen 76 Jahren zu tilgenden Anlehens im Nominalbetrage von 900.000 fl. österr. Währ. Noten gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 37.946 fl. österr. Währ. festgesetzt.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Anlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, dem zufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung des Anlehens hat hiebei jener der Actien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Verzinsung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertrags-Präliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem für das Anlehen an die Landesbank des Königreiches Böhmen etwa zu bezahlenden Regiebeitrage in der Höhe von $^1/_8$ Percent des jeweilig ungetilgt aushaftenden Darlehensbetrages, sowie von etwaigen an eben diese Bank zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Handelsministeriums und des Localbahnamtes, bezw. der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind, abgesondert von der Geldbeschaffung, unter den von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Modalitäten zu vergeben. Das Gleiche gilt bezüglich aller Lieferungen, mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche gegen Uebernahme von Stammactien durch die Interessenten sichergestellt werden.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Der mit der Landesbank des Königreiches Böhmen abzuschliessende Darlehensvertrag, ferner die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 15.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 16.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Weiter bleibt die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 17.

Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 18.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 19.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen,

welcher dem Erfordernisse für die bedungene Verzinsung und Rückzahlung des bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommenen Anlehens (§ 3) zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentgen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des Anlehens erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der in Gemässheit des Absatzes 3 zu tilgenden noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen den jeweilig noch ungetilgt aushaftenden Theil des Anlehens zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung des Anlehens erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des aufgenommenen Anlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 20.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 19, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 19) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 21.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 22.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am sechsten Tage des Monates November, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für den Betrieb der Localbahn Beneschau—Wlaschim.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitales geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost, mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen, hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

Die Concessionäre sind insbesondere verpflichtet, dem Uebereinkommen der österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen hinsichtlich der Ausfertigung einheitlicher amtlicher Eisenbahn-Jahresfreikarten für staatliche Functionäre beizutreten.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 27. November 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 18. December 1894, Z. 68.370, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 5. December 1894 hat das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministeriums an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport das Ersuchen gerichtet, die am 13. November 1894 eröffnete

Localbahn im Csetnekthal

in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das Centralamt hat den vertragschliessenden Staaten gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Uebereinkommens mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 12. December d. J. zur Kenntniss gebracht, dass die Aufnahme der genannten Eisenbahn in die Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken in Ungarn unter lit. uu) stattgefunden hat. Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt nach einem Monat vom Datum des erwähnten Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 18. December 1894.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 19. December 1894, Z. 67.837, betreffend die Uebernahme der k. k. priv. Böhmischen Westbahn durch den Staat.

Auf Grund des Gesetzes vom 11. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229, und in Gemässheit des mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommens vom 4. October 1894 werden die das Unternehmen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn bildenden Eisenbahnlinien vom Staate übernommen und wird der Betrieb dieser Eisenbahnlinien ab 1. Jänner 1895 durch die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen geführt, unter deren Amtsgewalt das gesammte bisher gesellschaftliche Dienstpersonal mit dem genannten Tage zu treten hat.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 19. December 1894, Z. 67.838, betreffend die Uebernahme der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn durch den Staat.

Auf Grund des Gesetzes vom 11. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229, und in Gemässheit des mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommens vom 23. October 1894 wird das gesammte Unternehmen der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn vom Staate übernommen und wird der bisher von der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen für Rechnung der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn besorgte Betrieb dieses Unternehmens fortan von der genannten Verwaltungsstelle für eigene Rechnung des Staates geführt.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 19. December 1894, Z. 67.839, betreffend die Uebernahme der Mährisch-schlesischen Centralbahn durch den Staat.

Auf Grund des Gesetzes vom 11. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229, und in Gemässheit des mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommens vom 7. Juni 1894 werden die das Unternehmen der Mährisch-schlesischen Centralbahn bildenden Eisenbahnlinien vom Staate übernommen und wird der Betrieb dieser Eisenbahnlinien ab 1. Jänner 1895 durch die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen geführt, unter deren Amtsgewalt das gesammte bisher gesellschaftliche Dienstpersonal mit dem genannten Tage zu treten hat.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 55. Sitzung des Herrenhauses vom 21. December referirt Freiherr von Czedik im Namen der Eisenbahncommission über den Localbahngesetzentwurf und beantragt dessen unveränderte Annahme.

Eine Debatte findet nicht statt, und wird sohin der Gesetzentwurf in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Ritter von Gomperz referirt über den Gesetzentwurf, betreffend die Verwendbarkeit der von der Landesbank in Krakau zu emittirenden Eisenbahnobligationen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien.

Diesem Gesetzentwurfe wird nach den Anträgen des Referenten in zweiter und dritter Lesung die verfassungsmässige Zustimmung ertheilt.

Die in der 335. (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. December eingebrachte Interpellation der Abgeordneten Dr. Hallwich, Bohaty und Genossen an Se. Excellenz den Herrn k. k. Handelsminister, betreffend die Refactien für Mehlsendungen, lautet:

Zu wiederholten Malen haben die Mühleninteressenten Oesterreichs, insbesondere Böhmens, an die k. k. Regierung die ausführlich und eingehend motivirte Bitte gerichtet, dahin zu wirken, dass eine principielle, dem Schutzbedürfnisse des heimischen Müllergewerbes entsprechende Disparität der Frachtsätze für Getreide- und Mehlsendungen in Wirksamkeit trete und soviel wie möglich alle Begünstigungen für Mehlsendungen aufgehoben werden.

Zum grossen Nachtheile für das genannte, seit einer Reihe von Jahren tief daniederliegende Gewerbe wurde dieser Bitte bisher leider nur theilweise und in durchaus ungenügendem Ausmasse entsprochen, vielmehr wurden immer weitere Refactien für Mehlsendungen, speciell nach dem nördlichen Böhmen, gewährt, so dass — wie ziffermässig nachgewiesen worden ist — eine Besserung der angedeuteten Verhältnisse in jüngster Zeit nicht nur nicht eingetreten ist, sondern im Gegentheil alle derzeit noch bestehenden Mühlen kleinen und mittleren Betriebsumfanges in ihrem Fortbestande nunmehr notorisch ernstlich bedroht erscheinen.

In Erwägung dieser im hohen Grade beachtenswerthen Thatsache, zugleich mit Berufung auf die in gleicher Angelegenheit von den Gefertigten bei öfteren Gelegenheiten vorgebrachten Motive, richten dieselbe an Se. Excellenz den Herrn k. k. Handelsminister die Anfrage:

„Ist das k. k. Handelsministerium geneigt, den langjährigen, vollbegründeten Forderungen des heimischen Müllergewerbes, insbesondere Böhmens, zur Ermöglichung seines Fortbestandes zunächst durch die sofortige Verfügung zu entsprechen, dass bei den österreichischen Eisenbahnen Refactien für Mehlsendungen nach den Stationen des nördlichen Böhmen künftig nicht mehr gewährt werden?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Auspitz-Göding. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 6. December die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des vom Dr. Carl Freiherrn von Offermann in Brünn vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn Auspitz (Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) -Auspitz Stadt nach Göding im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 57.796.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Tarnopol—Kopyczynce: Feuersichere Herstellungen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für den Bau der Theilstrecke Tarnopol—Ostrów für den 29. December anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 23.378.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Böhm.-Trübau — Olmütz: Herstellung eines Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma W. Brass & Söhne für die Herstellung eines in km 53·01 abzweigenden, zur Zuckerfabrik der genannten Firma führenden Schleppgeleises für den 28. December anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereisecretär Alois Jelinek betraut. [G.-J.-Z. 22 948]

— (Linie Brünn—Okřiško: Bauliche Veränderung in Studenetz.) Behufs Schaffung eines Wartesaales I. und II. Classe wurde an das bestehende Aufnahmsgebäude in der Station Studenetz ein Anbau hergestellt. [4. December, Z. 65.962.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Erleichterungen für die Postmanipulation in Chotzen, Matha-Mohren und Hronow.) In den Stationen Chotzen und Matha-Mohren werden zu Postzwecken Uebergänge über die Geleise und in der Station Hronow ein separater Eingang in der Einfriedung hergestellt. [7. December, Z. 40.446.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Bauliche Herstellung in Bubna.) Im Arbeitsraume für den Revisionsschlosser in der Station Bubna wurde eine Hütte aufgeführt. [14. December, Z. 67.834.]

— (Auswechslung der Weichen-Umstellvorrichtung in Kanitz-Eibenschitz.) In der Station Kanitz-Eibenschitz wurden aus Verkehrssicherheitsrücksichten die bei den Weichen Nr. 17 und 18 befindlichen Umstellvorrichtungen gegen solche, welche nach dem eventuellen Aufschneiden sich wieder automatisch in die ursprüngliche Lage zurückstellen, ausgewechselt. [5. December, Z. 60.936.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Linie Troppau—Ratibor: Ableitung von Niederschlagswässern in Troppau.) Ein Project für die Ableitung der Niederschlags- und Schmutzwässer aus dem an der Olmützer Strasse in Troppau zu errichtenden Beamtenwohngebäude wurde zur Ausführung genehmigt. [12. December, Z. 62.721.]

Wiener Localbahnen. (Verbindungs- und Schleppgeleiseanlagen.) Die von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegten Projecte der von der Wr. Neudorf-Guntramsdorfer Bahn abzweigenden Verbindungs-, bezw. Schleppgeleise:

1. Verbindungsgeleise zur Mödling-Laxenburger Bahn,
2. Schleppgeleise zur Ziegelei der Firma Robert Herzfelder in Guntramsdorf,
3. Schleppgeleise zur Ziegelei der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft in Guntramsdorf

wurden genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung übersendet. [3. December, H.-M. Z. 59.414.]

Localbahn Wodňan-Prachatitz. (Verladeplatz in Wodňan Stadt.) Das von der Localbahn Wodňan-Prachatitz vorgelegte Project für die Herstellung eines haussirten Verladeplatzes in der Station Wodňan Stadt wurde zur Ausführung genehmigt. [6. December. H.-M.-Z. 65.650.]

Ausland.

Deutsches Reich. [Eröffnung von Bahnstrecken im Monate September.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. September die 15·44 km lange Theilstrecke Hagenow-Wittenburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Hagenow-Heide (bestehende Station), Hagenow-Stadt (Bahnhof 3·56 km), Bobzin (Haltestelle 9·86 km) und Wittenburg (Bahnhof 15·44 km).

b) In Anhalt: Am 22. September die Strecke Dessau-Wörlitz der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft mit den Stationen Dessau, Dellnau, Oranienbaum, Horstdorf und Wörlitz, sowie den Haltestellen Jonitz und Haide für den öffentlichen Verkehr; sämmtliche Verkehrsstellen dienen dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr, die Haltestellen Jonitz und Haide im Güter- und Viehverkehr nur in Wagenladungen.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate September.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. September die Haltestelle Perdeol im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche bisher dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr diente, auch für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen und Einzelsendungen; die Haltestelle Lohra an der Strecke Niederwalgern—Weidenhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtgüterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; am 10. September die Haltestelle Rosdorf zwischen den Stationen Göttingen und Obernjesa im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Güterverkehr in Wagenladungen; am 15. September der Haltepunkt Conradswalde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, welcher bisher dem Personenverkehre diente, für den Wagenladungsgüterverkehr mit Ausschluss von Fahrzeugen; ferner am 20. September der Haltepunkt Laufenselden zwischen den Stationen Hohenstein und Michelbach im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäckverkehr.

b) In Sachsen: Am 1. September die Verkehrsstelle Lüttnitz an der Schmalspurbahn Döbeln-Mügeln-Oschatz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Güterverkehr; ferner am 17. September der Haltepunkt Zschaitz zwischen den Stationen Grossbauchlitz und Ostrau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr; im Verkehre mit diesem Haltepunkte ist die Beförderung von Gütern ausgeschlossen, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind.

c) In Württemberg: Am 1. September der Haltepunkt Heibronn-Sülmerthor der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, welcher bisher dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Reisegepäck und Expressgut.

d) In Oldenburg: Die Stationen Bremen-Neustadt und Neuenkoop der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen zur Abfertigung des mit Personen- und Eilgüterzügen zur Beförderung gelangenden Frachtguts.

Elsass-Lothringen. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes am Schlusse des Rechnungsjahres 1893/94.) Die Gesammtlänge der für Rechnung des Deutschen Reiches betriebenen Bahnstrecken betrug nach dem Verwaltungsberichte am Schlusse des Berichtsjahres 1893/94 1.471·84 km vollspurige und 27·99 km schmalspurige Strecken, gegen eine Länge von 1.428·39 km vollspurige und 27·99 km schmalspurige Strecken am Schlusse des Vorjahres, mithin mehr 43·45 km vollspurige Strecken. Dieser Zuwachs setzt sich zusammen 1. aus der am 8. August 1893 erfolgten selbstständigen Einführung der Linie von Amanweiler in den Bahnhof Montigny, in Folge dessen die Länge dieser Linie sich um 2·26 km vermehrt hat; 2. aus der am 1. November 1893 eröffneten, 34·81 km langen vollspurigen Nebenbahn Merzweiler-Walburg-Selz; 3. aus der am gleichen Tage eröffneten, 5·62 km langen Fortsetzung der vollspurigen Nebenbahn Colmar-Münster bis Metzeral, und 4. aus der am 28. Jänner 1894 in Betrieb genommenen Verlegung der Linie Diedenhofen-Teterchen zwischen den Stationen Diedenhofen und Künzig, wodurch diese Linie um 0·76 km verlängert wurde. Die Länge der zweigeleisigen Strecken betrug einschliesslich der gepachteten Strecke von der Reichsgrenze bei St. Ludwig bis Basel 685.02 km gegen 655 82 km im Vorjahre, mithin mehr 29·20 km. Hievon entfallen 20·07 km auf den weiter zweigeleisig ausgebauten Theil der Linie Diedenhofen—Teterchen von der Station Ebersweiler bis zur Station Teterchen und 9·13 km auf den zweigeleisig ausgebauten Theil der Linie Diedenhofen—Preussische Grenze bei Sierck von der Station Königsmachern bis zur Station Sierck. Von der 1484·30 km betragenden Eigenthumslänge liegen 1467·32 km auf elsass-lothringischem und 16·98 km auf preussischem Gebiete. Ausserdem befinden sich in Elsass-Lothringen noch folgende Bahnen im Betrieb:

1. die von der Reichsbahn für Rechnung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft betriebene vollspurige Nebenbahn von der Grenze bei Esch über Deutsch-Oth nach Redingen einschliesslich der Anschlussbahnen 10·69 km.
2. die der Pfalzbahn gehörigen und von dieser betriebene vollspurige Hauptbahn von Saargemünd bis zur bayerischen Grenze bei Bliesbrücken 11·74 km;
3. die einer Privatgesellschaft gehörige, jetzt in eine vollspurige Strassenbahn umgebaute frühere Schmalspurbahn Rappoltsweiler-Stadt—Rappoltsweiler-Bahnhof 4 km, und
4. die schmalspurigen, verschiedenen Privatgetellschaften gehörigen Linien: Mülhausen—Ensisheim, bezw. Wittenheim, bezw. Pfastatt, Colmar—Schnierlach, Colmar—Winzenheim, Strassburg—Truchtersheim, Strassburg—Markolsheim mit Abzweigungen nach Erstein und Rheinau, zusammen rund 130 km.

Die Gesammtlänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen in Elsass-Lothringen belief sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 1465·76 km Vollspurbahnen und 157·90 Kilometer Schmalspurbahnen, insgesammt auf rund 1624 km. Die Gesammtlänge der von der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn betrug (einschliesslich der Strecke Ulflingen-Preussische grenze) 205·80 km. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Italien. (Einnahmen der Secundärbahnen.) Die Einnahmen der Secundärbahnen betrugen im ersten Trimester des laufenden Betriebsjahres (1. Juli bis 31. September) im Vergleiche zu jenen Vorjahres:

	I. Trimester 1894/95	I. Trimester 1893/94	Differenz
Biellesische Localbahnen	63.757	49.246	+ 14.511
Neapel-Nola-Baiano	95.512	91.972	+ 3.540
Basaluzzo-Frugarolo	2.521	3.229	— 708
Turin-Ciriè-Lanzo	177.368	172.356	+ 5.012
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	114.952	105.602	+ 9.350
Bergamo-Ponte della Selva	79.132	77.120	+ 2.012
Sassuolo - Modena - Mirandola-Finale	88.995	84.507	+ 4.488
Poggibonsi-Colle	6.724	16 253	— 9.529
Ferrovie di Reggio Emilia	57.374	59.498	— 2.124
Santhià-Biella	207.488	200.638	+ 6.850
Novara-Seregno	138.030	121.538	+ 16 492
Nord-Mailand	808.151	781.163	+ 26.992
Suzzara-Ferrara	68 588	65.813	+ 2.775
Turin-Rivoli	47.573	46.543	+ 1.030
Lugano-See-Eisenbahn	28.788	28.679	+ 4.109
Neapel-Pozzuoli-Cuma	141.741	104.099	+ 37 642
Sardische Secundärbahnen	204.907	195.583	+ 9.324
Arezzo-Fossato	84.558	83.736	+ 822
Compagnia Reale (Sarde)	450.146	444.855	+ 5.291
Palermo-Marsala-Trapani	415.693	367.141	+ 48.552
Bologna-Portomaggiore	69 500	72.556	— 3.056
Cividale-Portogruaro	66.000	69 097	— 3 097
Torre-Arsiero	38 000	40.374	— 2.374
Vicenza-Schio	87.000	88.930	— 1.930
Arezzo-Stia	43.500	46.860	— 3.360
Padua-Montebelluna	36.000	37.707	— 1.707
Vicenza-Treviso u. Padua-Bassano	186.000	186.976	— 976
Conegliano-Vittorio	22.300	23.255	— 955
Parma-Suzzara	34.000	34.709	— 709

Belgien. (Fahrkarten nach mehreren Bestimmungsstationen.) Auf Anweisung des Ministeriums wird die Staatsbahn im inneren Verkehr für Entfernungen bis zu 75 km aufwärts in den Stationen, Haltestellen und Haltepunkten nach und

nach einfache und Rückfahrkarten unter folgenden Bedingungen einführen: 1. Die neuen Fahrkarten sind für gewöhnliche Züge nach allen auf der Rückseite angegebenen Bestimmungsstationen giltig. 2. Bei den Rückfahrkarten kann der Stamm für die Rückfahrt auf irgend einer der angegebenen oder einer näher gelegenen Station benutzt werden. 3. Auf diesen Fahrkarten ist die kilometrische Entfernung zwischen der Ausgangsstation und den Bestimmungsstationen angegeben. 4. Wenn die Anzahl der in gleicher Entfernung liegenden Bestimmungsstationen die Herstellung von zwei verschiedenen Fahrkarten erfordert, so ist vor der Entfernung der Buchstabe A oder B zu setzen.

— (Stationseröffnungen.) Zwischen den Stationen Hoboken einerseits, Wilryck und Hemixem andererseits ist versuchsweise ein Personenhaltepunkt unter dem Namen „Hoboken (Rue de la Chapelle)“ errichtet worden, ferner ist der Haltepunkt Dergneau in eine Haltestelle für vollständigen Personen- und Gepäckverkehr, für beschränkten Wagenladungs- und Stückguts-, sowie für Pferde- und Viehverkehr umgewandelt worden.

Schiffahrt.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Schandau im Jahre 1893.) Der Durchgangsverkehr im Jahre 1893 betrug bei der Bergfahrt: 1330 Personendampfschiffe, 115 Schlepper, 2 Kettenschiffe, 76 Güterdampfschiffe und 8534 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 268.953 t Güter; bei der Thalfahrt: 1330 Personendampfschiffe, 106 Schlepper, 1 Kettenschiff, 80 Güterdampfschiffe, 8593 Segelschiffe und 1802 Flösse mit einer Gesammtladung von 1,890.927 t Güter und 240.141 t Flossholz.

Der Landungsverkehr betrug im Jahre 1893 bei der Bergfahrt: 341 Personendampfschiffe, 427 Schlepper, 1727 Kettenschiffe, 8 beladene Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 2108 t Güter; bei der Thalfahrt: 341 Personendampfschiffe, 427 Schlepper, 1727 Kettenschiffe, 1 unbeladenes Segelschiff, 80 beladene Segelschiffe und 455 Flösse mit einer Gesammtladung von 11.184 t Güter und 67.622 t Flossholz

Was die Güterbewegung im Durchgangsverkehre betrifft, so betrug dieselbe:

a) zu Berg: 268.953 t, darunter: 30.363 t rohe Baumwolle, 710 t Cement, Trass, Kalk, 11.508 t Düngemittel aller Art, 1315 t verarbeitetes Eisen aller Art, 762 t Eisenerz, 34.150 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1955 t andere Erze, 3361 t Farbholz, 942 t Fässer, Fastage, Kisten, Säcke, 1383 t Fische, auch Häringe, 3597 t Flachs, Hanf, Heede, Werg, 4196 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 721 t harte Schnittwaaren, 919 t harte Stämme, 563 t Holzwaaren und Möbel, 3042 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1228 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 5373 t Knochenkohle und Knochenmehl, 4037 t Metalle, andere, roh und als Bruch, 15.517 t Oele, fette, und Fette, 8714 t Oelsaat, 8820 t Petroleum und andere Mineralöle, 13.671 t Reis, 25.054 t Roh- und Brucheisen, 1841 t Rohtabak, 23.680 t Salz, 5099 t Steine und Steinwaaren, 10.225 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 2966 t rohe Wolle, 579 t Zucker, Melasse, Syrup;

b) zu Thal: 1,890.927 t, darunter: 1227 t Bier, 885 t Borke und Lohe, 5033 t Branntwein, 1,467.355 t Braunkohlen, 816 t Düngemittel aller Art, 1469 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 553 t Gemüse und Pflanzen, 57.374 t Gerste, 7098 t Hafer, 6827 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 3934 t Glas und Glaswaaren, 973 t weiche Brennholzscheite, 1445 t Holzwaaren und Möbel, 3157 t Mauersteine und Fliessen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 11.340 t Mehl und Mühlenfabrikate, 14.230 t frisches und getrocknetes Obst, 1071 t Oele, fette, und Fette, 70.744 t Steine und Steinwaaren, 8842 t Steinkohlen, 1254 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan, 195.542 t Zucker, Melasse, Syrup.

Im Local- und Hafenverkehre sind an Gütern angekommen zu Berg: 1951 t, darunter: 425 t Bier, 116 t verarbeitetes Eisen aller Art, 228 t Gerste, 102 t Mehl und Mühlenfabrikate, 129 t Metalle, andere, roh und als Bruch; zu Thal: 2188 t darunter: 1988 t Braunkohlen. Abgegangen sind zu Berg im Ganzen: 157 t Güter, darunter: 117 t Mehl- und Mühlenfabrikate; zu Thal: 8996 t, darunter: 104 t Fässer, Fastage, Kisten, Säcke, 408 t harte Brennholzscheite, 660 t weiche Brennholzscheite, 7454 t weiche Schnittwaaren.

An Flössen kamen an zu Thal: 37.798 t, und gingen ab: 29.824 t.

— (Schiffahrtsverkehr in Meissen und Riesa im Jahre 1893.) Es passirten im Jahre 1893:

	Meissen	Riesa
Bei der Bergfahrt:		
Kettenschiffe	634	517
mit Schleppkähnen	3.387	2.652
davon beladen	1.115	901
mit Tonnen Ladung	136.650	145.855
Radschleppdampfer	987	931
mit Schleppkähnen	4.108	3.699
davon beladen	2.165	2.147
mit Tonnen Ladung	423.000	471.855
Personendampfschiffe	2.041	895
Bei der Thalfahrt:		
Kettenschiffe	609	449
Radschleppdampfer	962	858
mit Schleppkähnen	347	259
mit Tonnen Ladung	88.275	69.775
Segelschiffe	7.686	5.240
mit Tonnen Ladung	1,782.825	1,266.885
Flösse	567	279
Personendampfschiffe	2.044	896

— (Verkehr auf den Ausschiffungsplätzen in Riesa im Jahre 1893.) I. Umschlagsverkehr. Im Umschlagsverkehre wurden ausgeladen am Elbequai: 138.640·5 t Güter, darunter: 426 t Cement, 4004 t Düngemittel und Phosphat, 7547 t Roheisen, 1329 t Farbhölzer, Farbstoffe, Farbextracte etc., 79.614 t Feldfrüchte, 2065 t Fische, auch Häringe, 3848 t Futterstoffe, 2967 t Harze, auch Asphalt und Pech, 998 t Kaufmannsgüter, 2392 t Oele, Fette und Thran, 5696 t Petroleum und andere Mineralöle, 4377 t Polster- und Spinnstoffe, 649·5 t Schiefer, 792·5 t Schwefel, 4009 t Steine und Steinwaaren, 14.150 t Wolle, Garne; eingeladen wurden: 18.046 t, darunter: 1531 t Eisenröhren, 5018 t Mehl, 5524 t Papier und Pappen, 1700 t Steine und Steinwaaren, 1969 t Zucker, auch Rohzucker. Im Verkehrshafen wurden ausgeladen: 83.347 t, darunter 2451 t Düngemittel, auch Phosphat, 13.320 t Roheisen, 1048 t Farbhölzer, Farbstoffe, Farbextracte etc., 7548·5 t Feldfrüchte, 1144 t Fische, auch Häringe, 1987 t Futterstoffe, 1257·5 t Harze, auch Asphalt und Pech, 2512 t verschiedenes Holz, 839 t Holzstoff und Holzstoffpappe, 809 t Kaufmannsgüter, 5120·5 t Oele, Fette und Thran, 24.734 t Petoleum und andere Mineralöle, 2269 t Polster- und Spinnstoffe, 1445 t Reis, Reisabfälle, 619 t Schwefel, 13.222 t Wolle, Garne; eingeladen: 3202 t, darunter: 1934·5 t Kohlen. II. Im Localverkehr wurden an fiscalischen Plätzen ausgeladen; 39.577·5 t, darunter: 37.698 t Holzstämme, 1093·5 t Braunkohlen; an städtischen Plätzen wurden ausgeladen: 31.320 t, darunter: 13.997 t Braunkohlen, 1668·5 Tonnen Mauerziegel, 13.835·5 t Bruchsteine, 785 t Sandsteine; eingeladen: 722·5 t, darunter: 608.5 t Lumpen, 106·5 t Mehl.

Personal-Nachrichten.

Se k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. December dem Vorstande des hydrotechnischen Bureau im Handelsministerium, Oberbaurathe Heinrich Hillinger den Titel und Charakter eines Hofrathes allergnädigst zu verleihen geruht. Wurmbrand m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. December dem Hilfsämter-Oberdirector im Handelsministerium Josef Wieck taxfrei den Titel und Charakter eines Regierungsrathes allergnädigst zu verleihen geruht. Wurmbrand m. p.

Der Handelsminister hat die Ministerialconcipisten Stefan Grafen Romer, Dr. Friedrich Zoll, Anton Delles, Ladislaus Miller, Dr. Carl Schima, Oskar Freiherr von Pusswald und Dr. Franz Müller zu Ministerial-Vicesecretären im Handelsministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Reexpeditions-Tableau.

Gleichzeitig mit dem im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 132 vom 17. November 1894 verlautbarten Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband tritt mit 1. Jänner 1895 auch ein dazugehöriges Reexpeditions-Tableau in Kraft, durch welches die seit dem 1. October 1885 giltige tabellarische Zusammenstellung der in diesem Verband zulässigen Reexpeditionsstellen nebst den dazu erschienenen Nachträgen I und II aufgehoben, resp. ersetzt wird.

Wien, am 21. December 1894. [963]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Scodovacca".

Die zwischen den Stationen Villa Vicentina und Cervignano gelegene Haltestelle „Scodovacca" der Friauler Linie Monfalcone—Cervignano wurde am 20. November 1894 für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Fahrkartenausgabe erfolgt in der Haltestelle.

Wien, am 24. December 1894. [964]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahn-Verband.

Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Vorschriften für den Transport von Wein, Spiritus etc. in Reservoir- und Cisternenwagen.

In den auf Seite 13 und 14 des vom 1. Februar 1890 giltigen Ausnahmetarifes für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits (Verbandsgütertarif, Theil V) enthaltenen Vorschriften für den Transport von Wein, Spiritus, Sprit, Spirituosen und Branntwein in Reservoir- und Cisternenwagen ist die Bestimmung unter c) ganz zu streichen und der zweite Absatz unter f) dem nachstehenden Wortlaut entsprechend abzuändern, bezw. zu ergänzen:

„Die Frist, innerhalb welcher diese Leistungen zu bewirken sind, richtet sich nach den localen Bestimmungen der einzelnen Bahnverwaltungen. Bei Ueberschreitung dieser Frist kommt die durch den Localtarif der betreffenden Bahn festgesetzte Verspätungsgebühr zur Anwendung. Ob und welche Standgebühr für solche leere Wagen erhoben wird, welche sonst in einer Station deponirt bleiben, bestimmen die Localtarife der betheiligten Verwaltungen."

Diese Neuerung tritt am 15. Februar 1895 in Wirksamkeit.

Wien, am 22. December 1894. [965]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Verkehrsstelle „Neue Schenke-Ladegleis."

Vom 1. Jänner 1895 an wird die Verkehrsstelle „Neue Schenke-Ladegleis" der Weimar-Geraer Eisenbahn mit den um 2 Mark für 10000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Roda in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Ausser diesen Frachtsätzen wird noch eine Rangirgebühr von 1·25 Mark für den Wagen eingehoben.

Wien, am 21. December 1894. [966]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Niederländisch-Deutscher Tarif, Theil I, für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen, giltig vom 1. Jänner 1893. (Ausdehnung der Giltigkeit auf den niederländisch-bayerischen Verkehr.) Der im niederländisch-deutschen Eisenbahnverbande am 1. Jänner 1893 zur Einführung gelangte Tariftheil I für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen, enthaltend das Reglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen, sowie die allgemeinen Tarifvorschriften, hat mit dem hiezu veröffentlichten Nachtrag I ab 1. Jänner 1895 auch für den niederländisch-bayerischen Verkehr Giltigkeit.

Die besonderen Bestimmungen für den letztgenannten Verkehr werden demnächst in einem gesonderten Tarifheft (Theil II) zur Ausgabe kommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2688	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Künstliche Düngemittel der Pos. D, 15 der Güterclassification des Tariftheiles 1 als Frachtgut	Auf sämmtlichen in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausnahme der Eisenbahn Lemberg—Belzec (Tomaszów), der Kolomeaer und Bukowinaer Localbahnen		Aufgabe in Mengen von mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg } pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Quantum Sendungen müssen mit directe nach einer galizischen oder Bukowinaer Station lautenden Frachtbriefen und auf Grund von in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" näher bezeichneten Bestellzetteln zur Aufgabe gebracht werden. Das Auf- und Abladen ist vom Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	ad a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes I; ad b) für Strecken bis 430 km Frachtsatz des Ausnahmetarifes II, für Strecken von mehr als 430 km Länge der Einheitssatz von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km, wobei die im Tariftheil II, Heft 2, Abschnitt A, Ziffer IV festgesetzten Bestimmungen für die Frachtberechnung massgebend bleiben	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer galizischen oder Bukowinaer Gemeinde für ihre Angehörigen, sowie von Eigenthümern oder Pächtern landtäflicher Güter in Galizien und der Bukowina zur Düngung ihrer Felder auf Grund von durch den betreffenden Gemeinde-, bezw. Gutsgebietsvorstand nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und Seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaft oder der k. k. galizischen Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg, bezw. Krakau oder des Bukowinaer Landesculturvereines in Czernowitz bestätigten Bestellzetteln bezogen werden. Die betreffenden Bestellzettel sind den bezüglichen Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezuge der Sendung von der Bahnanstalt zurückbehalten
				Auf sämmtlichen Strecken der a) Eisenbahn Lemberg—Belzec (Tomaszów) b) Kolomeaer Localbahnen		Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum				0·2 kr. pro 100 kg und 1 km				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2689	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holzkohle	Csáktornya	Bregenz Buchs Lindau St. Margrethen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. den Empfänger oder auf Kosten derselben zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 94 93 95 94		Im Kartirungswege		
			Holzkohlen-Säcke, leere, retourgehende	Bregenz Buchs Lindau St. Margrethen	Csáktornya	In beliebigen Quantitäten, mindestens muss jedoch die Fracht für 30 kg gezahlt werden				97 96 98 97				
2690	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Chamotte- und Thon-Ziegel, gebrannte Steine und feuerfeste Steine	Nürschan, Station der Böhm. Westbahn	Lam, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens, mindestens aber für 10000 kg für einen Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Theil II, Heft 3 des vom 1. Februar 1894 giltigen Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, Ausnahmetarif Nr. 36	Es besteht kein directer Frachtsatz	0·70 Mark		Im Kartirungswege		
2691	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H, 20 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Sloboda-rungurska-Grube	Sopów	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	6 kr.	5·33 kr.	0·67 kr.	Im Kartirungswege		
2692	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse aus der Position G 13 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Wien K.F.N.B. transit	Landl	Bei frachtgutmässiger Beförderung. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	59 kr.	54 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	*)

*) Die für nebenstehende Artikel eingeräumte Frachtbegünstigung findet nur Anwendung, wenn die Sendungen an ein bei Landl gelegenes Mühlen-Etablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.
Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat sich auf dem bezüglichen Frachtbriefe durch die Station Landl bestätigen zu lassen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen wird.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2693	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hydraulischer Kalk (Roman-Cement), in Fässern oder Säcken verpackt, jedoch nur, wenn die Sendungen durch in die Fässer eingebrannte, bezw. auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Roman-Cement) kenntlich gemacht sind.	Kiefersfelden	Hütteldorf-Hacking	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Nachtrag IV vom 1. April 1894 zu Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892	Kreuzer ö. W. 54	47	7	Im Kartirungswege		
					Weidlingau-Hadersdorf				—	47	—			
				Kufstein	Hütteldorf-Hacking				55	48	7			
					Weidlingau-Hadersdorf				—	48	—			
2694	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Petoleum	Bregenz	Buchs	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10 t oder Frachtzahlung hiefür	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer 19	6·6	12·4	Im Kartirungswege		Nur giltig für jene Petroleumtransporte ab Triest nach der Schweiz, welche im Nachweis in Bregenz eingelagert und ab da via Buchs, bezw. St. Margrethen nach der Schweiz weiterbefördert werden
					St. Margrethen				8	2·4	5·6			
2695	K.k.St.B.	Südbahn-Gesellschaft	Die mit Verordnungs-Blatt Nr. 136 vom 27. November l. J. unter fortlaufender Nummer 2134 publicirte Frachtermässigung für Erze von Wolfsberg nach Assling gilt auch für gleichartige Sendungen von Wolfsberg nach Jauerburg mit der Massgabe, dass das in dieser Relation verfrachtete Quantum in das rücksichtlich der Relation Wolfsberg—Assling bedungene Minimalquantum von 10000 Tonnen à 1000 kg einbezogen wird.											
2696	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinzeugwaaren der Pos. 8-66 der Güterclassification des Tariftheiles I	Zliv	Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen | pro Wagen. Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Im Uebrigen: Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 52	kr. 46	kr. 6	Im Kartirungswege		Die Sendungen nach Wien Praterquai müssen per Schiff weiterbefördert werden
					Wien K.F.J.B.				52	46	6			
					Wien Praterquai				52	50	2			
					Wien Donauquaibahnhof				56	50	6			
					Iglau Stadt				37	33	4			
					Iglau transit				37	33	4			
					Sigmundsherberg				35	31	4			
				Hlubočep	Nussdorf				72	64	8			
					Wien K.F.J.B.				72	64	8			
				Třemošna	Nussdorf				72	64	8			
					Wien K.F.J.B.				73	65	8			
		Der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zliv	Wien St.E.G. transit				58	52	6			Die Sendungen müssen nach über Wien St.E.G. hinausgelegenen Stationen bestimmt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. N.					
2697	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Schlacken	Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	6·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2698			Schweissschlacken und Frischfeuerschlacken	Friedland	Ostrau-Witkowitz					11·5				
2699			Chamottemehl, Chamottespeise und Dynasteine	Mähr.-Ostrau	Friedland (bezw. vice versa)					15·5				
				Ostrau-Witkowitz	Friedland (bezw. vice versa)					14·5				
2700			Cement	Ostrau-Witkowitz	Kunzendorf				8	5	3			
					Paskau				13	9·4	3·6			
					Lipina-Carlshütte				17	11·4	5·6			
					Friedek-Mistek				20	12 6	7·4			
					Baschka				22	14·6	7·4			
					Friedland				26·4	19·4	7			
2701			Baumwollabfälle	Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			22	14·3	7·7			
2702			Klotz- und Grubenholz bis 6·3 m Länge	Baschka	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			22	11	11			
				Friedland	Ostrau-Witkowitz				Versch.	14·5	Versch.			
				Friedek-Mistek	Ostrau-Witkowitz				20	10	10			
				Lipina-Carlshütte	Ostrau-Witkowitz				17	8·5	8·5			
				Friedland	M.-Ostrau				Versch.	15·5	Versch.			
				Friedek-Mistek	M.-Ostrau					11·0				
				Lipina-Carlshütte	M.-Ostrau				20	10	10			
2703			Hartzink und Zinkasche	Friedland	Mähr.-Ostrau trs. (für Sendungen nach Oblan)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			30	20·5	9·5			Verladen der Sendungen durch Parteiorgane, bezw. auf Kosten der Partei
2704			Stärke	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek				22·0	15·4	6·6			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Friedland				29·1	21·0	8·1			
2705			Cellulose	Rattimau	Mähr.-Ostrau	Aufgabe in beliebigen Mengen			16	10·4	5·6			
					Friedek-Mistek				16	11·0	5·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. N.					
2706	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Chamottemehl	Mähr.-Ostrau	Rattimau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen, nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	16	6·5	9·5	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Ostrau-Witkowitz					13	5	8			
2707			Chlorkalk und Soda	Mähr.-Ostrau		Aufgabe in beliebigen Mengen			16	10·5	5·5			
2708			Erde aller Art	Mähr.-Ostrau		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen			16	6·5	9·5			
				Ostrau-Witkowitz					13	5	8			
2709			Rundholz à 4 m lang	Lipina-Carlshütte		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			13	7·2	5·8			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Friedek-Mistek					16	8·5	7·5			
				Friedland					22·9	14·3	8·6			
2710			Holz des Specialtarifes 2, dann Schleifholz, für alle Artikel bis 6·3 m Länge	Mähr.-Ostrau		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			16	8·45	7·55			
				Ostrau-Witkowitz					13	7·15	5·85			
				Lipina-Carlshütte					13	7·15	5·85			
				Friedek-Mistek					16	8·45	7·55			
				Friedland					22·9	14·3	8·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer in ö. W. N.					
2711	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Mauer-, Dach- und Chamotteziegel, feuerfeste Steine	Mähr.-Ostrau	Rattimau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen; nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	16	6·5	9·5	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Ostrau-Witkowitz					13	5	8			
				Friedek-Mistek					16	8	8			
2712			Brennholz	Baschka	Rattimau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			18	8	10			
				Mähr.-Ostrau					16	6·5	9·5			
				Lipina-Carlshütte					13	5·5	7·5			
				Friedek-Mistek					16	6·5	9·5			
				Friedland					19·2	11	8·2			
2713			Schwefel, roh	Mähr.-Ostrau	Rattimau	Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			16	10·5	5·5			
2714			Ausschuss-Scheitholz (Brennholz)	Rattimau	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			16	6·5	9·5			
2715			Rüben und Rübenschnitte, Saturationsschlamm	Rattimau	Mähr.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen			16	8	8			
				Gr.-Kunzendorf					10	5	5			
				Paskau					16	8	8			
				Lipina-Carlshütte					20	10	10			
				hezw. vice versa										
2716			Mineralische Kohle und Coaks	Mähr.-Ostrau	Rattimau				16	9·8	6·2			
				Ostrau-Witkowitz					13	7·5	5·5			
2717			Gebrannten Kalk, hydraulischen Kalk und Cement	Mähr.-Ostrau	Rattimau				16	6·5	9·5			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Ostrau-Witkowitz					13	5	8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
									Kreuzer ö. W. Noten					
2718	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Grubenholz und Klotzholz bei Verwendung von zwei Wagen zu dessen Beförderung	Friedland	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20000 kg für die verwendeten zwei Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	14·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Friedek-Mistek						10				
				Lipina-Carlshütte						8·5				
				Mähr.-Ostrau					7	5	2			
2719			Schwarten (Holzabfälle) bis zu 6 m Länge	Laskau	Ostrau-Witkowitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			13	9·1	3·9			
				Gross-Kunzendorf					8	5·2	2·8			
2720			Klotzholz und Grubenholz bis 6·3 m Länge	Mähr.-Ostrau	Ostrau-Witkowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			7	5	2			
2721			Brennholz	Friedland	Mähr.-Ostrau	Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			21·5	15·5	6			
					Ostrau-Witkowitz				21·5	14·5	7			
				Buschka	Mähr.-Ostrau				21·5	12·5	9			
					Ostrau-Witkowitz				21·5	11	10·5			
				Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				18·4	11	7·4			
					Ostrau-Witkowitz				18·4	10	8·4			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				18·4	10	8·4			
					Ostrau-Witkowitz				17	8·5	8·5			
				Paskau	Mähr.-Ostrau				16	8	8			
					Ostrau-Witkowitz				13	7	6			
				Gross-Kunzendorf	Mähr.-Ostrau				10	5	5			
					Ostrau-Witkowitz				8	4	4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2722	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Baumaterialien, als: Kalk, gebrannten, Mörtel, Chamottziegel, Chamottemörtel, feuerfeste Steine, Ziegel (Mauer- und Dachziegel), Steine der Position 8—57 der Güterclassification des Tarifes. Theil I, vom 1. Jänner 1893, dann Erde, gewöhnliche	Mähr.-Ostrau		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen, nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. ö. W. Noten	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Ostrau-Witkowitz					4·8				
					Gr.-Kunzendorf					5·0				
					Paskau					8·0				
					Lipina-Carlshütte					10·0				
					Friedek-Mistek					11·0				
					Baschka					12·5				
					Friedland					15·5				
				bezw. vice versa										
				Ostrau-Witkowitz	Gr.-Kunzendorf					4·8				
					Paskau					7·0				
					Lipina-Carlshütte					8·5				
					Friedek-Mistek					10·0				
					Baschka					11·0				
					Friedland					14·5				
				bezw. vice versa										
				Gross-Kunzendorf	Paskau					5·0				
					Lipina-Carlshütte					7·0				
					Friedek-Mistek					8·0				
					Baschka					9·0				
					Friedland					12·5				
				bezw. vice versa										
				Paskau	Lipina-Carlshütte					4·8				
					Friedek-Mistek					5·0				
					Baschka					6·5				
					Friedland					9·5				
				bezw. vice versa										
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek					4·8				
					Baschka					5·0				
					Friedland					7·5				
				bezw. vice versa										
2723			Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Mähr.-Ostrau		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			Kreuzer ö. W. N.					
					Friedek-Mistek				22·0	16·5	5·5			
					Friedland				29·1	22·5	6·6			
2724			Schmiedeiserne (gewalzte) Röhren, welche behufs Verzinkung von Witkowitz nach Friedland und von da in verzinktem Zustande nach Witkowitz gehen	Ostrau-Witkowitz	Friedland				27·1	14·5	12·6			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				bezw. vice versa										
				Friedland	Mähr.-Ostrau				29·1	15·5	13·6			
				bezw. vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. Noten					
2725	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Eisen der Position E—8 der Güter-Classification des Tarifes, Theiles I, ddo. 1. Jänner 1893	Lipina-Carlshütte	Friedland	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	13·4	9·8	3·6	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Ostrau-Witkowitz	Friedland				26·4	18·9	7·5			
				Mähr.-Ostrau	Friedland				28·4	20·2	8·2			
2726			Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—6 und E—7 der Güter-Classification des Tarifes, Theiles I, vom 1. Jänner 1893	Friedland	Lipina-Carlshütte, Paskau, Gross-Kunzendorf, Ostrau-Witkowitz, M.-Ostrau, Rattimau (bezw. vice versa)	Aufgabe in jeder Menge			Verschieden	13·5, 17·1, 22·5, 26·1, 27·9, 22·5	Verschieden			
				Friedland	Paskau (bezw. vice versa)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			17·1	14·3	2·8			
				Friedland	Lipina-Carlshütte, Gross-Kunzendorf, Rattimau, Ostrau-Witkowitz, M.-Ostrau (bezw. vice versa)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen, wenn auch mit mehreren Frachtbriefen			Verschieden	11 3, 18·8, 18·8, 19·5, 20·5	Verschieden			
2727			Walzeisen aus Oberschlesien und Witkowitz	Mähr.-Ostrau	Friedland	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			29·1	20·2	8·9			
				Ostrau-Witkowitz	Friedland				27·1	18·9	8·2			
2728			Schindeln	Friedland	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			28·9	16·0	12·9			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer in ö. W. Noten					
2729	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Mineralische Kohle und Coaks	Mähr.-Ostrau	Gross-Kunzendorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	10	7·5	2·5	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Gross-Kunzendorf Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und bei den Sendungen nach Gross-Kunzendorf Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1896	In das im gegenwärtigen Zugeständnisse stipulirte Minimal-Verfrachtungsquantum werden alle Frachtgütersendungen der vertragschliessenden Firma im Jahre 1895 von und nach Gross-Kunzendorf eingerechnet, auch wenn diese Transporte im Sinne der nebenstehend angeführten Bestimmungen nicht bonificationsfähig sind
				Ostrau-Witkowitz					8	6	2			
2730			a) Zucker aller Art, Osmosewasser, Futterstoffe; b) Melasse, Syrup, Malzproducte, Getreide, Hülsenfrüchte, mineralische Säuren, Emballagen, gebrauchte, und sonstige zum Zuckerfabriks- und landwirthschaftlichen Betriebe gehörige Artikel	Gross-Kunzendorf	Mähr.-Ostrau	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens ad a) 10000 kg, ad b) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		10	7·5	2·5			Emballagen, gebrauchte, geniessen bei Aufgabe in jeder Menge die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze
					Ostrau-Witkowitz				8	6	2			
					Paskau				10	7·5	2·5			
					Lipina-Carlshütte				13	10·5	2·5			
					Friedek-Mistek				16	12	4			
					Baschka				18	13·5	4·5			
					Friedland				Verschieden	18·5	Verschieden			
				bezw. vice versa										
2731			Rüben und Rübenabfälle, Saturationsschlamm	Gross-Kunzendorf	Ostrau-Witkowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen			Verschieden	4	Verschieden			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Paskau					5				
					Lipina-Carlshütte					7				
					Friedek-Mistek					8				
					Baschka					9				
					Friedland					12·5				
				bezw. vice versa										
2732			Maschinen und Werksgegenstände, insoweit selbe bei den Erweiterungsbauten der Gross-Kunzendorfer Zuckerfabrik Verwendung finden	Mähr.-Ostrau	Gross-Kunzendorf	Aufgabe in beliebigen Mengen			10	5	5		Vorlage der auf die Gross-Kunzendorfer Zuckerfabrik als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Frachtbriefe, welche von Seiten der Station Gross-Kunzendorf die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den Erweiterungsbauten in der genannten Zuckerfabrik Verwendung fanden	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. N.					
2733	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Petoleum	Mähr.-Ostrau	Ostrau-Witkowitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895		7	5·1	1·9		Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis längstens Ende Februar 1896	
					Friedek-Mistek				22	16	6			
					Friedland				30	22·6	7·4			
2734			Baumwolle, rohe	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek	**Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			22	16·5	5·5		Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1896	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2735			Rohmaterialien, als: Roheisen, Alteisen, Ingots, Zaggeln, Rohschienen, Quarz, Thon, Mauerziegel, feuerfeste Ziegel, Eisenerze und Schlacken	Lipina-Carlshütte	Baschka	**Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	3·71	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Lipina-Carlshütte und Baschka Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und bei den Sendungen nach Lipina-Carlshütte und Baschka Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1896	
				Friedek-Mistek	Baschka					2·12				
				Mähr.-Ostrau	Baschka					13·78				
				Ostrau-Witkowitz	Baschka					12·19				
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte					2·12				
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte					10·6				
				Ostrau-Witkowitz	Lipina-Carlshütte					9·01				
				bezw. vice versa										
2736			Eisenwaaren, Eisenconstructionen und Stahlwaaren	Baschka	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen;			25	18	7			
					Ostrau-Witkowitz				22	16	6			
					Lipina-Carlshütte				10	5	5			
					Friedek-Mistek				7	3·16	3·84			
					Friedland				7·1	6	1·1			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				20	14	6			
					Ostrau-Witkowitz				17	12	5			
					Friedek-Mistek				7	2·37	4·63			
					Friedland				14·1	10·5	3·6			
				bezw. vice versa										
2737			Cement und grobe Schleifsteine	Friedek-Mistek	Baschka	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen			6·4	4·8	1·6			
					Lipina-Carlshütte				7	4·8	2·2			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				20	11	9			
					Baschka				25	13·8	11·2			
2738			Mineralische Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau	Baschka				25	15	10			
				Ostrau-Witkowitz	Baschka				22	14	8			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				20	13	7			
				Ostrau-Witkowitz	Lipina-Carlshütte				17	12	5			
				Friedek-Mistek	Baschka				5·3	4	1·3			
					Lipina-Carlshütte				7	4	3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. N.					
2739	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Getreide aller Art, Mais, Mehl und Mahlproducte, Reis, Kartoffeln, Sämereien, Hülsenfrüchte, Kochsalz, Stein- und Sudsalz, Viehsalz, Petroleum und mineralische Säuren	Mähr.-Ostrau	Ostrau-Witkowitz	**Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	7	5·1	1·9	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1896	
					Gr.-Kunzendorf				10	7·3	2·7			
					Paskau				16	11·6	4·4			
					Lipina-Carlshütte				20	14·6	5·4			
					Friedek-Mistek				22	16	6			
					Baschka				25	18·2	6·8			
					Friedland				Verschieden	22·6	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Ostrau-Witkowitz	Gr.-Kunzendorf				8	5·8	2·2			
					Paskau				13	10·2	2·8			
					Lipina-Carlshütte				17	12·4	4·6			
					Friedek-Mistek				20	13·8	6·2			
					Baschka				22	16	6			
					Friedland				Verschieden	21·1	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Gr.-Kunzendorf	Paskau				10	7·3	2·7			
					Lipina-Carlshütte				13	10·2	2·8			
					Friedek-Mistek				16	11·6	4·4			
					Baschka				18	13·1	4·9			
					Friedland				Verschieden	18·2	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Paskau	Lipina-Carlshütte				8	5·8	2·2			
					Friedek-Mistek				10	7·3	2·7			
					Baschka				13	9·5	3·5			
					Friedland				Verschieden	13·8	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek				7	5·1	1·9			
					Baschka				10	7·3	2·7			
					Friedland				Verschieden	11	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Baschka				Verschieden	5·1	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Baschka	Friedland				Verschieden	7·3	Verschieden			
				bezw. vice versa										
2740			Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwarten (Holzabfälle), excl. Grubenholz	Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau	**Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			Verschieden	14·3	Verschieden		Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, wobei dieselben Seitens der Aufgabsstation beglaubigt sein müssen und nicht wieder zurückgestellt werden, bis längstens Ende Februar 1896	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Ostrau-Witkowitz				20	13	7			
					Gr.-Kunzendorf				16	10·4	5·6			
					Paskau				10	6·5	3·5			
				Friedland	Mähr.-Ostrau				Verschieden	19·5	Verschieden			
					Ostrau-Witkowitz					18·2				
					Gr.-Kunzendorf					15·6				
					Paskau					12·4				
					Lipina-Carlshütte					9·8				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. N.					
2741	Ostrau-Friedländer Eisenbahn		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwarten (Holzabfälle), excl. Grubenholz	Friedland	Mähr.-Ostrau	**Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	21	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis längstens Ende Februar 1896	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Ostrau-Witkowitz					19·6				
					Gr.-Kunzendorf					16·8				
					Paskau					13·3				
					Lipina-Carlshütte					10·5				
					Baschka					7				
				Baschka	Mähr.-Ostrau				Versch.	17·5	Versch.			
					Ostrau-Witkowitz				22	15·4	6·6			
					Gr.-Kunzendorf				18	12·6	5·4			
					Paskau				13	9·1	3·9			
					Lipina-Carlshütte				10	7	3			
					Friedek-Mistek				Versch.	4·9	Versch.			
				Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				Versch.	15·4	Versch.			
					Ostrau-Witkowitz				20	14	6			
					Gr.-Kunzendorf				16	11·2	4·8			
					Paskau				10	7	3			
					Lipina-Carlshütte				7	4·9	2·1			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				20	14	6			
					Ostrau-Witkowitz				17	11·9	5·1			
					Gr.-Kunzendorf				13	9·1	3·9			
					Paskau				8	5·6	2·4			
2742			Mineralische Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau	Paskau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen, nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895		16	12	4			
				Ostrau-Witkowitz					13	10·5	2·5			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				20	15	5			
				Ostrau-Witkowitz					17	12·8	4·2			
				Mähr.-Ostrau	Baschka				25	18·8	6·2			
				Ostrau-Witkowitz					22	16·5	5·5			
				Mähr.-Ostrau	Friedland				25·8	16·4	9·4			
				Ostrau-Witkowitz					25·3	14·9	10·4			
				Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek				22	11	11			
				Ostrau-Witkowitz					20	10	10			
				Ostrau-Witkowitz	Rattimau	**Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen, nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895		13	6	7			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2743	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Sämmtlichen österr. u. ungar. Eisenbahnverwaltungen, dann der Südbahn, der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter-Bahn, der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, sowie im Namen der k. u. k. Bosnabahn und der k. n. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, jedoch excl. der Kaschau-Oderberger Bahn und der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen	Neue Fässer, die zur Füllung mit Wein oder Spiritus gehen, wenn dieselhen in gefülltem Zustande die gleiche Strecke zurückhefördert werden	Relationen der Local- und inländischen Gemeinschaftstarife		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Local-, hezw. Gemeinschaftstarife		Classe A		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Orig.-Frachtbriefe für die leeren Fässer, welchen die Orig.-Frachtbriefe für den Rücktransport derselben Fässer im gefüllten Zustande in der gleichen Strecke beiliegen müssen. Die Vorlage der vorbezeichneten Documente bat his längstens Ende März 1896 zu erfolgen	Der Rücktransport der gefüllten Fässer muss innerhalb dreier Monate erfolgen
2744	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr.- und ungar. Eisenbahnverwaltungen, dann im Namen der Kaschau-Oderberger Bahn, der Südbahn, sowie der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Nenstädter Bahn, daun der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkershurg-Lnttenherg, ferner im Namen der k. n. k. Bosnababahn und der k. u. k. Militärbahn Banjalnka-Doberlin	Drilch- und Rnpfen-Emhallagen in anfgetrenntem Zustande	Im Localverkehre, sowie im Oesterr. und Oesterr.-Ungar. Eisenhahnverkehre, dann im Verkehre mit der k. u. k. Bosnahahn nnd der k. u. k. Militärhahn Banjaluka-Doherlin		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf längstens aber his Ende December 1895	Localtarife, bezw. Oesterr. und Oesterr.-Ungar. Verbandstarife		Frachtsätze des Specialtarifes 1		Im Kartirungswege		Bei den Sendungen müssen die ärarischen Tabak-Regleänter als Absender und die ärarischen Tabak-Einlösungsämter als Empfänger erscheinen
2745	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Frachtgüter aller Art	Moravan	Diversen Stationen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu hesorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893		Nachlass von der Auf- und Abladegebühr	0·5 kr. pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	**Bei den Abgabsgütern:** Orig.-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine vom Stationschef in Moravan vidirte Consignation. Die Documente sind spätestens Ende März 1896 vorzulegen	Bahnämtlicherseits muss in den bezeichneten Documenten bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde
				oder vice versa										

Von der Begünstigung sind ausgeschlossen **bei der Aufgabe:** Die Güter der Classen B und C und der Specialtarife 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. **Bei der Abgabe:** Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat. Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Moravan in directer Schienenverbindung stehen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2746	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen, k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft (österreichisches Netz), k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, k. k. pr. Böhmischen Commercialbahnen, k. k. pr. Eisenbahn Wien-Aspang, Mährisch-schlesischen Centralbahn, a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. pr. Böhmischen Nordbahn, k. k. pr. Böhmischen Westbahn und k. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kupfervitriol zur Bekämpfung der Peronospora viticola und investans	A) In allen Relationen des Localverkehres B) Im directen Verkehre der vorstehend angeführten Verwaltungen unter einander		Aufgabe als Frachtgut 1. In beliebigen Quantitäten 2. In Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der einzelnen Verwaltungen	Verschieden		ad 1) 50 pCt. Nachlass von den officiellen Frachtsätzen der Classe II „ 2) 50 „ „ „ „ „ „ „ „ A	ad A) Im Kartirungswege ad B) Im Rückvergütungswege nach Massgabe der Differenz zwischen den aus dem directen Tarife entfallenden Antheilen und den um 50 pCt. reducirten Frachtsätzen der Localtarife der einzelnen Verwaltungen	ad) B) Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1896 einzusenden sind	Die nebenstehende Frachtbegünstigung findet jedoch nur auf solche Kupfervitriol-Sendungen Anwendung, zu welchen die Absender ein von den betreffenden Landwirthschafts-Gesellschaften, Ackerbau-Gesellschaften oder von den zuständigen Landesculturräthen, bezw. den Landescultur-Sectionen (Vereinen) ausgestelltes Certificat (Begleitschein) beibringen, mit welchem bestätigt wird, dass die Kupfervitriol-Sendungen thatsächlich zur Bekämpfung der genannten Pilze bestimmt sind
2747	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Ungar.-Hradisch Stadt	Ungar.-Brod	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1895	Localtarif	kr. 8·2	kr. 6·4	kr. 1·8	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende September 1895, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Frachtbriefen muss bahnämtlich bestätigt sein, dass die bezüglichen Sendungen thatsächlich für den Bau der neuen Dampfbrauerei des Herrn Franz Janaček in Ung.-Brod bestimmt sind und dem genannten Zwecke auch zugeführt wurden. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat der Empfänger, bezw. Versender auf eigene Kosten zu bewirken
				Kunowitz					7·7	6·0	1·7			
			Chamotteziegel und Chamottewaaren der Classe C	Blansko					37·3	26·0	11·3			
			Bau- und Schnittholz	Vlarapass		Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen			21·3	14·9	6·4			
				Bilnitz-Brumov					20·0	14·0	6·0			
			Maschinentheile der Pos. E—7 der Güterclassification und sonstige Eisenbestandtheile	Brünn		Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe A giltigen Tarifbestimmungen			48·3	33·8	14·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2748	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	C o a k s	Friedenshoffnungsgrube B. F. und N. M., Glückhilfgrube N. M., Egmontschacht und Mayrauschacht, Gustav- und Abendröthegrube	Schönpriesen (via Halbstadt—Tynist—Kolin—B.-Brod)	**1000 Tonnen.** In vollen Wagenladungen und bei Erfüllung der im citirten Tarife enthaltenen Bedingungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für die Beförderung niederschles. Steinkohle und Coaks vom 1. Jänner 1889	Verschieden	40 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschreibung „via Halbstadt—Tynist—Kolin—B.-Brod" tragen
2749	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen, Mehl und Mahlproducte	Pancsova	Wien-Praterquai	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif-Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Besteht kein directer Satz	101 kr.		Im Kartirungswege		
2750	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regietransporte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) oder vice versa	Marchegg (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit	Aufrechthaltung der giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen Bei Expedition als Eilgut für gewöhnliche Eilgüter ermässigte Eilgüter Bei Expedition als Frachtgut für Güter der Classe I " " II " " A " " B " " C des Specialtarifes 2	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer 90·0 33·5 32·5 22·9 22·0 18·0 15·3 17·0	 33·5 32·5 22·9 22·0 18·0 15·3 13·1 13·1	 56·5 1·0 9·6 0·9 4·0 2·7 2·2 3·9	Im Rückvergütungswege	Auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder deren Dienststellen als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, einzureichen spätestens bis Ende März 1896	Die Sendungen müssen mit directe von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) nach Zsolna (K.O.B.), bezw. vice versa lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden
2751	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Steine	Hořic	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Die Ausladung der Steine in Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) mit Benützung des Hebekrahnes von den Eisenbahnwagen auf die Strassenfuhrwerke hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif „Theil I"	Krahngebühr in Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) pro 100 kg in Kreuzern 2	1	1	Im Kartirungswege		
2752	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Güter der Classen II, A, B, C und des Specialtarifes 2	Adamsthal loco oder vice versa	Königgrätz loco	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife			Zehn Percent von den tarifmässigen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger und Aufgeber lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Ueberfuhr der Sendungen vom Bahnhofe in Königgrätz, resp. Adamsthal in eine Maschinenfabrik daselbst bahnämtlich bestätigt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr	kr.	kr.			
2753	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Olmütz transit (für von Galizien provenirende Sendungen)	Stationen der St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Local-, bezw. österr. Verbandtarif		51·7		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der betheiligten Bahnen tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Diese Frachtsätze gelangen nur für jene Sendungen zur Anwendung, welche in galizischen Stationen mit directen nach den angeführten Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
					Aussig				64·2		12·5			
					Beřkovic-Melnik				55·1		3·4			
					Bodenbach				66·6		14·9			
					Hrobec				59·6		7·9			
					Jenšovic				53·7		2·0			
					Knobis				57·1		5·4			
					Lobositz				62·2		10·5			
					Mühlhausen				51·8		0·1			
					Nestersitz-Pömmerle				66·6		14·9			
					Raudnic				58·6		6·9			
					Salesl				64·2		12·5			
					Schönpriesen				66·6		14·9			
					Střebichovic-Vinařic				57·1		5·4			
					Theresienstadt				60·9		9·2			
					Topkovic-Kartic				66·6		14·9			
					Wegstädtl-Hněvic				57·0		5·3			
					Weltrus				52·4		0·7			
					Stationen der Oe.N.W.B.: Aussig, Gross-Priesen, Leitmeritz, Melnik, Polepp, Schreckenstein, Tetschen, Tichlowitz, Wegstädtl				Bestehen keine directen Frachtsätze	51·7				
					Bodenbach B.N.B.					51·7				
					Komotau A.T.E. und B.E.B. Saaz B.E.B.					69				
					Prag St.E.G. od. Oe.N.W.B. trs. (für ausländ. Stationen)				46·3	39·6	6·7			
					Bubna St.E.G. transit (für ausländische Stationen)				46·6	39·6	7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender speciellor Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
									Kreuzer					
2754	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche, bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Wien Oe.N.W.B.	Stationen der Oe.N.W.B., resp. S.N.D.V.B.:	Aufieferung eines Minimalquantums von 650 Tonnen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen				Im Kartirungswege		Für das bahnämtliche Abwiegen der Eilgüter bei der Aufgabe der Sendungen wird ein Wäggeld nicht erhoben.
					Aussig				452	374	78			
					Kolin				570	290	280			
					Leitmeritz				718	339	379			
					Parduhitz				547	306	241			
				Wien K.F.N.B. oder St.E.G.	Stationen der St.E.G.									
					Aussig				452	374	78			
					Kolin				570	290	280			
					Pardubltz				547	306	241			
				Wien Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Trebltsch St.E.G.				312	152	160			
					Znaim Oe.N.W.B. oder St.E.G.				210	128	82			
				Wien K.F.N.B., K.F.J.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Teplitz A.T.E.				492	374	118			
					Stationen der B.N.B.									
					Böhm.-Kamnitz				518	399	119			
					B.-Leipa				480	364	116			
					Halda				516	376	140			
					Jungbunzlau B.N.B.*) oder Oe.N.W.B.				400	300	100			
					Stationen der B.N.B.									
					Münchengrätz				440	324	116			
					Nixdorf				598	435	163			
					Rumburg				556	412	144			
					Schluckenau				586	423	163			
					Schönau				588	432	156			
					Schönllnde				556	406	150			
					Warnsdorf				544	412	132			
					Zwickau l. B.				551	393	158			
				Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Statlonen der Oe.N.W.B., resp. S.N.D.V.B.									
					Arnau				700	345	355			
					Jitschin				662	335	327			
					Josefstadt-Jaroměř				595	300	295			
					Königgrätz				555	282	273			
					Königinhof				623	314	309			
					Reichenherg				490	360	130			
					Trautenau				666	332	334			
				Brünn (St.E.G.)	Reichenberg (S.N.D.V.B.)				614·2	300	314·2			
				oder vice versa										

*) Die Frachtsätze für Jungbunzlau B.N.B. gelten nur im Verkehre mit Wien K.F.J.B. und die für Jungbunzlau Oe.N.W.B. nur im Verkehre mit Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G. oder vice versa

Jede contrahirende Firma hat zur Sicherstellung **eine Caution von fl. 7000** (siebentausend Gulden) in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen, welche zurückerstattet wird, wenn der Nachweis erhracht ist, dass his Ende Decemher 1895 **650 Tonnen** Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden sind; im entgegengesetzten Falle wird die Caution zur Deckung der Differenz zwischen den hewilligten und officiellen Frachtsätzen für das wirklich verfrachtete Quantum henützt.

Mit diesem Zugeständnisse ist ferner die Bewilligung verhunden, die Eilgüter in Wien Oe.N.W.B. ausnahmsweise auch in der Zeit von 6 bis 7 Uhr Ahends zur Aufgahe zu hringen.

Der Nachweis, dass das Minimalquantum Eilgüter in den hegünstigten Relationen verfrachtet worden ist, hat durch Vorlage der auf die contrahirende Firma als Aufgeberin, bezw. Empfängerin lautenden Original-Aufgahs-Recepisse oder hahnämtlich beglauhigte Dnplicat-Frachtbriefe zu erfolgen, und sind diese Documente längstens bis 1. Februar 1896 einzusenden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2755	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Gerste zur Verarbeitung in Rollgerstefabriken in Gaya*)	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Gaya loco	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife, resp. Tarif Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	47·5 kr.	41·9 kr.	5·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Auf die nebenstehenden Frachtsätze wird kein weiterer Nachlass gewährt
				Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit					besteht kein directer Frachtsatz	42·3 kr.				

*) Die betreffenden Rollgerstefabriken in Gaya haben auf dem Aviso und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Gerste thatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihren Etablissements bezogen wurde.

Fortlaufende Nr.	von der	im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass per 100 kg	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
2756	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Modřan	Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 90 Percent des Rohzuckerquantums müssen als Raffinadzucker per Bahn oder Schiff nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden und ist der Nachweis hierüber binnen Jahresfrist nach beendetem Eisenbahntransporte durch Vorlage von Original-Aufgabsrecepissen oder Duplicat-Frachtbriefen, resp. Schiffs-Connossements, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, zu erbringen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	47·2 kr.		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen	
					Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)					44·2 kr.				
2757	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste (gerollte Gerste), geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Brüsau-Brünnlitz	Niemes	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife		Heller 133		Im Kartirungswege		Sonstige Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Prag (Oe.N.W.B.)					117				
					Gablonz a. N.					134*)				
					Lieben (Oe.N.W.B.)					115				
				Gaya	Prag (Oe.N.W.B.)					165				
					Lieben (Oe.N.W.B.)					164				

*) Durch diesen Frachtsatz wird der im Verordnungsblatte Nr. 136 ex 1894, sub Post Nr. 2128, für gleiche Sendungen verlautbarte Frachtsatz ersetzt.

Fortlaufende Nr.	von der	im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass per 100 kg	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
2758	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste (gerollte Gerste), geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Gross-Meseritsch	Lieben (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr. Eisenbahnverband Theil II, Heft 1, vom 1. November 1894	173·2	Heller 128	45·2	Im Kartirungswege		Sonstige Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Prag (Oe.N.W.B.)				177·2	134	43·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2759	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Stefanan	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	142 Heller		Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
2760	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass	Ungar.-Ostra	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 21·6	kr. 15·4	kr. 6·2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bilnitz-Brumov					20·4	15·4	5·0			
				Hradek-Slawičin					17·0	15·4	1·6			
			Rübenschnitte	Ungar.-Ostra	Vlarapass				21·6	11·5	10·1			
					Bilnitz-Brumov				20·4	11·5	8·9			
					Hradek-Slawičin				17·0	11·5	5·5			
2761	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass	Bisenz-Pisek transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 24·6	kr. 17·2	kr. 7·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bilnitz-Brumov					23·5	17·2	6·3			
			Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit	Vlarapass				24·6	12·9	11·7			
					Bilnitz-Brumov				23·5	12·9	10·6			
					Hradek-Slawičin				20·1	12·9	7·2			
2762	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, resp. Anhang zu den Localgütertarifen der St.E.G. vom 1. Jänner 1894	kr. 20·6	kr. 18·2	kr. 2·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bilnitz-Brnmov					19·4	18·2	1·2			
			Rübenschnitte	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	Vlarapass				20·6	14·9	5·7			
					Bilnitz-Brumov				19·4	14·9	4·5			
					Bohuslavic a. d. Vlara				15·3	14·9	0·4			
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Aujezd-Luhatschowitz	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik oder vice versa				10·0	9·0	1·0			
				Ungar.-Brod					9·0	8·0	1·0			
				Hradschowitz					7·4	6·4	1·0			
				Poppowitz					6·4	5·4	1·0			
				Nezdenitz					11·3	10·0	1·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2763	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bier	Brünn (St.E.G.)	Schleinbach	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	50 kr.	37·8 kr.	12·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen, sowie das Auf- und Ablegen haben die Parteien zu besorgen
2764	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Cichorienwurzel, frische	Sadska (L.B.)	Velim	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	12·9 kr.	11·0 kr.	1·9 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2765	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Animalischer Dünger	Süssenbrunn	Siebenbrunn-Leopoldsdorf Raasdorf Wolkersdorf Schleinbach Neubau-Kreuzstätten Mistelbach Grussbach-Schönau Mislitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine	fl. 9·30 7·20 9·30 10·60 13·20 15·50 19·— 22·30 pro Waggonladung		Im Kartirungswege		
2766	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Erze	Welche bei der Aufgabe in Schwarzbach auf der Geleise-Brückenwaage zur Verwiegung gelangen		Aufgabe in vollen Wagenladungen. Verwiegung in a) Strassenfuhrwerken b) Eisenbahnwagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif, Theil I		Wägegeld: a) 0·5 kr. pro 100 kg b) 30·0 kr. pro Wagen		Im Kartirungswege		
2767	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz der Classe C	Grammat-Neusiedl transit (für Transporte von Stationen der Barcs-Pakráczer Bahn)	Wien (St.E.G.) loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	8·7 kr.	8·0 kr.	0·7 kr.	Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen in den Stationen der Barcs-Pakráczer Bahn mit directen Frachtbriefen nach Wien (St. E. G.) loco via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gelangen
			Holz des Specialtarifes 2						11·5 kr.	8·0 kr.	3·5 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2768	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Schimitz	Diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Allgemeine Tarifbestimmungen, Theil I	Wägegeld pro Wagen in Kreuzern: 60	40	20	Im Kartirungswege		
2769	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalkstein	Schwarzbach	Diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Allgemeine Tarifbestimmungen, Theil I	Waaggebühr pro Waggon in Kreuzern: 60	40	20	Im Kartirungswege		
2770	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Prag St.E.G. (Hrabovka) transit	Theresienstadt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	21·0 kr.	20·8 kr.	0·2 kr.	Im Kartirungswege		
2771	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	Prag St.E.G. (oder vice versa)	Diversen Stationen	Auf- und Abladen mit Benützung des Hebekrahns	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif, Theil I	Krahngebühr in Prag in Kreuzern pro 100 kg: 2	1	1	Im Kartirungswege		
2772	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Milch als Eilgut	Bohuslawitz a. d. Vlara	Ung.-Hradisch transit	Aufgabe in beliebigen Mengen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	48·3 kr.	37·5 kr.	10·8 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2773	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleumnaphta), Blau-, Grün- und Maschinenöl. b) *) Leere, gebrauchte Petroleumfässer	Elbeteinitz	Leitomischl	ad a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. ad b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Fässer. Auflieferung von mindestens 60 Stück derselben pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	28·0	24·0	4·0	Im Kartirungswege		*) Für leere, gebrauchte Petroleumfässer gelten nebenstehende Frachtsätze in umgekehrter Richtung. Beide Frachtsätze [ad a) und b)] finden weiter nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von den mit der Station, Elbeteinitz, resp. Pardubic in Geleiseverbindung befindlichen Petroleumraffinerien aufgegeben werden, bezw. für dieselben bestimmt sind. — Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung
				Elbeteinitz	Tischnowitz				43·5	39·5	4·0			
				Pardubic	Leitomischl				22·0	18·0	4·0			
				Pardubic	Tischnowitz				39·5	35·5	4·0			
2774	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel (ungebrannt)	Frättingsdorf	Neubau-Kreuzstätten	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendet. Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	9·5 kr.	5·0 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
									Kreuzer					
2775	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Stadlau	Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	17·7	10·2	7·5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Frättingsdorf	Marchegg loco				26·0	18·0	8·0			
				Frättingsdorf	Wien St.E.G.				20·4	10·2	10·2			
				Neubau-Krenzstätten	Stadlau				12·3	8·4	3·9			
				Neubau-Krenzstätten	Marchegg loco				21·1	16·1	5·0			
				Neubau-Krenzstätten	Wien St.E.G.				15·1	8·4	6·7			
									Kreuzer					
2776	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Grussbach-Schönau	Stadlau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendet. Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	23·9	14·9	9·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Grussbach-Schönau	Wien St.E.G.				26·2	14·9	11·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2777	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Ungar.-Hradisch transit		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer			Kartirt		Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch eigene Arbeiter und auf eigene Kosten zu bewirken
					Kunowitz				5·6	4·6	1·0			
					Ungar.-Brod				9·0	7·3	1·7			
					Aujezd-Luhatschowitz				10·0	8·0	2·0			
					Bojkowitz				12·3	9·7	2·6			
					Bohuslavic a. Vlara				17·3	13·3	4·0			
					Vlarapass				20·6	15·9	4·7			
2778	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker aller Art [exclus Rohzucker, Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker]	Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Ungar.-Hradisch transit	Aufgabe in jedem Gewichte als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	3·0 kr.	2·5 kr.	0·5 kr.	Im Kartirungswege		
2779	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Hainburg, Gross-Schwechat, Fischamend, Klein-Neusiedl, Schwadorf, Mannersdorf, Gerasdorf	Grussbach-Schönau (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Kreuzer: Verschieden	32·0, 28·0, 26·0, 25·0, 25·0, 25·0, 16·3	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Kromau					11·3	9·6	1·7			
				Wolframitz					10·3	8·7	1·6			
				oder vice versa										
			Saturationsschlamm	Grussbach-Schönau (St.E.G.)	Deutsch-Altenburg				36·3	31·0	5·3			
					Petronell				34·7	29·0	5·7			
					Rohrau				32·7	28 0	4·7			
					Bruck a. L (St.E.G. (L.B.)				26·7	24·0	2·7			
					Wilfleinsdorf				26·1	23·0	3·1			
					Trautmannsdorf				25·4	22·0	3·4			
					Götzendorf				24·9	21·0	3·9			
					Grammat-Neusiedl				24·1	20·0	4·1			
					Himberg				23·3	19·0	4·3			
					Lanzendorf-Pellendorf				22·9	18·0	4·9			
					Schwechat-Kledering				22·6	18·0	4·6			
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2780	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel	Theresienstadt Kralup (St.E.G.) Selč Bubenč(Bahnhof) Bubna (St.E.G.) Prag (St.E.G.)	Libšic	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1895	Localtarif	Verschieden	kr. 14·1 4·8 6 6 6 6	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe. auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende October 1895	Auf den bezüglichen Original-Frachtbriefen muss bahnämtlich bestätigt werden, dass die zu bonificirenden Sendungen thatsächlich zu dem Neubaue einer Thonwaaren- und Ziegelfabrik in Libšic verwendet wurden
			Thon, Chamotteziegel, Chamottemehl, rohe Chamotteerde	Bubna (St.E.G.) Prag (St.E.G.) Halbstadt (St.E.G.) Blansko Aussig (St.E.G.) trs. (für Sendungen von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn)						6 6 43·7 43·8 17·4				
			Rohe Chamotteerde und Thon	Zásmuk (L.B.)						21·4				
			Kalk und Cement	Prag (St.E.G.)						6				
			Quadern und Stufen der Pos. S—59 im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Böhm.-Brod		Aufgabe von.bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				17				
			Holz und Bretter der Pos. H—19 im Tarife, Th. I, vom 1. Jänner 1893	Zásmuk (L.B.) Kolin (St.E.G.) Pardubic(St.E.G.) Chotzen Čerma-Jeleni Borohrádek Tynist (St.E.G) Böhm.-Trübau						25·8 21·3 26·7 30·9 31·8 31·8 31·8 33·7				
			Eisenwaaren der Pos. E—7 im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Olmütz (St.E.G.) für Sendungen von Witkowitz		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				64				
			Maschinen und Maschinentheile, dann Rollwagen, Karren, Bahngeleise, ferner Seile und Riemen	Bodenbach (St.E.G.) Aussig (St.E.G.) Pardubic(St.E.G.) Brünn (St.E.G.) oder Schimitz Wien (St.E.G.)						31·9 26·4 35·9 64·7 73				
			Glas der Pos. G—14 im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Aussig (St E.G.)						26·4				
			Farben der Pos. F—6 im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Aussig (St.E.G.)						27·5				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2781	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken, aus alten Lagern herrührend (daher mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe	Neuberg Hochöfen	Beuthen O.S.E., Bohreg, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz, Tworog und Zabrze	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 8000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten Oberschlesischen Bestimmungsstationen von Neuberg-Hochöfen, Kindberg, Graz und Storè auf Grund der im Ausnahmetarif Nr. 3B, Nachtrag IV vom 1. October 1894 zum Verbandgütertarife, Theil II, Heft 4 des Ostdeutsch-österr. Eisenbahnverbandes vorgesehenen directen Frachtsätze, von Köflach, Lieboch und Wies bis Graz im Localverkehre und ab Graz auf Grund der im vorbezeichneten Ausnahmetarife Nr. 3B bestehenden directen Frachtsätze, dann von Prevali bis Wien Nordbahnhof trans. auf Grund des bezüglichen in der vorhergehenden Ordnungsnummer publicirten Kartirungs-Frachtsatzes und ab Wien Nordbahnhof trans. auf Grund der im Ausnahmetarife Nr. 39G, Nachtrag VIII vom 1. Jänner 1894 zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes bestehenden directen Frachtsätze, und der Sendungen nach Mähr.-Ostrau, Ostrau-Montanb. und Schönbrunn auf Grund der bezüglichen in der vorhergehenden Ordnungsnummer verlautbarten directen Kartirungs-Frachtsätze; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau oder, insoweit dieselben von Stationen der Südbahn und Graz-Köflacher Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn; bei den Sendungen nach den oberschlesischen Stationen Aufladen und bei den Sendungen nach Mäh.-Ostrau, Ostrau-Montanb. und Schönbrunn Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Nachtrag IV vom 1. October 1894 zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 4, bezw. Nachtrag VIII vom 1. Jänner 1894 zu Theil II, Heft 1 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Verschieden	Markpf. 5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Die für die Sendungen von Kindberg, Graz loco und transit, dann Storè zugestandenen Nachlässe werden um die jefalls nach dem Stande der österr. Währung bestehenden tarifmässigen Coursdifferenzen vermindert, bezw. erhöht, wenn die bezüglichen tarifmässigen Frachtsätze um diese Coursdifferenzen gekürzt, bezw. erhöht werden. An dem Zugeständnisse von Neuberg-Hochöfen ist die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen nicht betheiligt
				Kindberg							7			
				Graz loco und transit (letzteres für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenberg und Pichling, Station Köflach, dann von den Stationen Lieboch und Wies)							17			
				Storè							24			
				Wien Nordbhf. trans. (für Sendungen von Prevali)							5			
									kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.			
				Prevali	Wien Nordbahnhof transit (für Beuthen O.S.E., Bohrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz, Tworog und Zabrze			Publication in der vorhergehenden Ordnungsnummer	53	41·5	11·5			
				Neuberg-Hochöfen	Mähr.-Ostrau, Ostrau-Montanbahn, Schönbrunn				57	55·8	1·2			
				Kindberg					55	53·8	1·2			
				Graz					64	55·6	8·4			
				Prevali					82	69·3	12·7			
				Storè					81	68·5	12·5			
				Köflach (für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenberg und Pichling)					78	69·6	8·4			
				Lieboch					72·3	63·9	8·4			
				Wies					90·6	82·2	8·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2782	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhältige Converterschlacken, aus alten Lagern herrührend (daber mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe			**Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen:** Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte **„Inhalt"** des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, **mindestens jedoch** für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau oder, insoweit dieselben von Stationen der Südbahn und Graz-Köflacher Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn; bei den Sendungen nach den oberschlesischen Stationen Aufladen und bei den Sendungen nach Mähr.-Ostrau, Ostrau-Montanbahn und Schönbrunn Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr.		Im Kartirungswege		Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen
				Prevali	Wien Nordbahnhof trans. (für Beuthen O.S.E., Bohrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenrotb. Schwientochlowitz, Tarnowitz, Tworog und Zabrze)					53				
				Neuberg-Hochöfen	Mähr.-Ostrau, Ostrau-Montanbahn, Schönbrunn					57				
				Kindberg						55				
				Graz						64				
				Prevali						82				
				Storè						81				
				Köflach (für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenberg und Pichling						78				
				Lieboch						72·3				
				Wies						90·6				
2783	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannt	Czernotin-Keltsch		**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg.)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Publication im Verordnungsblatte Nr. 140 ex 1894, sub Position 2246	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lantende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	*)
					Bautsch				30·1	26·6	3·5			
					Schwansdorf				27·7	24·2	3·5			
					Tschirm				26·1	22·6	3·5			
					Wigstadtl				24·9	21·4	3·5			

*) Die Beförderung von gebranntem Kalk in den Relationen Czernotin-Keltsch—Schwansdorf und Czernotin-Keltsch—Tschirm ist nur unter der Bedingung gestattet, wenn der Versender zugleich auch im Namen des Empfängers gegenüber der Versandtstation schriftlich erklärt, dass auf die Errichtung von gedeckten Räumen zum Zwecke einer etwaigen Einlagerung der Sendungen in der Empfangsstation verzichtet wird, sowie, dass die letzteren innerhalb der tarifmässigen Frist vom Wagen auf die Strassenfuhrwerke abgeladen und sofort abgeführt werden, da eine Ablagerung nicht zugestanden wird. Für einen aus diesem Anlasse erwachsenden Schaden wird eine Haftung nicht übernommen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2784	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide, Roggen- u. Weizenkleie, Malz u. Malzkeime, Oelkuchen und Rübensamen	Robatetz	Strassnitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. Verschieden	kr. 6·3	kr. Verschieden	Im Kartirungswege		
			2. Holz des Specialtarifes 2 u. der Classe C	bezw. vice versa					8·3	6·3	2·0			
			3. Kartoffeln	Strassnitz	Rohatetz				8·3	5·4	2·9			
			4. Steine aller Art, insoweit dieselben nach Classe C und Specialtarif 3 tarifirt werden	Robatetz	Strassnitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane.			8·3	6·3	2·0			
			5. Saturationsschlamm und Rübenschnitze						8·3	5·4	2·9			
			6. Zuckerrüben	Strassnitz	Rohatetz				8·3	5·4	2·9			
				Sudoměřitz-Petraw					6·7	3·4	3·3			
			7. Mehl- u. Mahlproducte	Rohatetz	Strassnitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			8·3	6·3	2·0			
			8. Schiefer											
2785	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerifelt), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang	Kenty	Friedek-Mistek	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 26·8	kr. 23·1	kr. 3·7	Im Kartirungswege		
				Andrychau	via Bielitz				31·6	25·9	5·7			
				Wadowice					36·8	28·7	8·1			
				Kleczagórna					39·2	30·1	9·1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2786	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Marktgüter der Classe I	Prossnitz	Brünn bezw. vice versa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	51·7 kr.	46 kr.	5·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2787	Mährisch-schlesischen Centralbahn		Kalkasche und Kalk	Jägerndorf	Röwersdorf	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 1500 metr. Tonnen**	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 7·2	kr. 6	kr. 1·2	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens Ende Februar 1896 einzureichen sind	
			Oberschlesische Kohle	Olbersdorf	Röwersdorf				4	1	3			
				Jägerndorf	Hennersdorf				8·8	5·8	3			
2788	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquetts, Coaks	Schwadowitz-Eipel	Prag B.N.B. loco	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Kohle und Briquetts und für 10000 kg pro Wagen bei Coaks	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö.W. N. 34·1		Im Kartirungswege		
					Prag K.F.J.B. transito					30·3				
					Prag (Smichow) (B.W.B. und B.E.B.) trs.					34·3				
2789	Oesterr. Nordwestbahn		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Kolin	Aussig Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die fraglichen Artikel giltigen allgemeinen und speciellen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883 sammt Nachtrag I A	kr. 29·6	kr. 29·5	kr. 0·1	Im Kartirungswege		
				Pardubitz	Tetschen Oe.N.W.B.				38·6	38·5	0·1			
				Pardubitz	Prag Oe.N.W.B.				28·8	27·5	1·3			
				Tinischt	Kolin Oe.N.W.B.				23·3	22·5	0·8			
				Tinischt	Prag Oe.N.W.B.				29·9	29·0	0·9			
				Wildenschwert	Prag Oe.N.W.B.				35·3	32·0	3·3			
			Brennholz (bis zu 2·5 m Länge)	Tinischt	Kolin Oe.N.W.B.				20·3	19·5	0·8			

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 136 ex 1894, sub Pos. Nr. 2131, sind die daselbst angeführten Frachtsätze in **Kreuzern** zu verstehen.

Druckfehler-Berichtigung. Buschtehrader Eisenbahn. In dem Verordnungs-Blatte vom 18. December 1894, Nr. 145, sind folgende Druckfehler richtig zu stellen:

1. Unter Pos. 2426—2428 soll der Beginn der Giltigkeit anstatt vom 1. Juni 1895 richtig lauten: „Vom 1. **Jänner** 1895;
2. bei Pos. 2428, Relation Milostin Konnowa—Kladno, beträgt der zugestandene Frachtsatz unter A) anstatt 8·5, richtig **8·9** kr. ö. W. pro 100 kg;
3. der officielle Frachtsatz unter Pos. 2437 in der Relation Schlackenwerth—Kralup ad c) soll anstatt 92·7 richtig **97·2** und unter Pos. 2450 in der Relation Komotau—Reitzenhain anstatt 10·7 richtig **15·7** kr. ö. W. pro 100 kg betragen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 149. Wien, 29. December 1894. VII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, des Handels und der Finanzen vom 9. December 1894,*) betreffend die Einbeziehung des k. k. Hauptzollamtes in Troppau unter die im Anhange zu der Verordnung vom 15. Juli 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 107) bezeichneten Zoll-(Eingangs-)Aemter.

Im Nachhange zu der Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, des Handels und der Finanzen vom 15. Juli 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 107), betreffend die im Verkehr mit dem Auslande zu beobachtenden Vorsichten wegen Hintanhaltung der Einschleppung der Reblaus (Phylloxera vastatrix), wird bestimmt, dass unter die im Anhange zu der oben bezogenen Verordnung, Anmerkung lit. a), angeführten Zollämter auch das k. k. Hauptzollamt in Troppau einzubeziehen ist.

Falkenhayn m. p. **Bacquehem** m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Karwin über Freistadt nach Petrowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Lindheim & Co. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Karwin über Freistadt nach Petrowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. December 1894. Z. 49.464.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Turka nach Sambor oder Felsztyn einerseits und nach Synowódzko oder Lawoczne andererseits.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Markus Halpern in Staremiasto im Vereine mit Osias Halpern daselbst die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Turka nach Sambor oder Felsztyn einerseits und nach Synowódzko oder Ławoczne andererseits im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. December 1894. Z. 58.632.

*) Enthalten in dem am 20. December 1894 ausgegebenen XC. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 235.

Die sibirische Eisenbahn.

Die sibirische Eisenbahn liegt in der Verlängerung der in den Jahren 1888—1892 eröffneten Bahn Samara—Ufa—Slatust—Tscheljabinsk, erhält durch eine Zweigbahn (Tscheljabinsk—Jekaterinburg) Anschluss an die Ural-Bergwerksbahn und zerfällt in sechs Abschnitte, nämlich: 1. Die westsibirische Bahn von Tscheljabinsk bis Potschitanskaja bei Tomsk = 1728 km nebst 12 km Hafenbahnen nach den Flüssen Irtysch und Ob; 2. die mittelsibirische Bahn von Potschitanskaja bis Irkutsk = 1543 km nebst 5 km. Hafenbahnen nach den Flüssen Tschulym, Jenissei und Angara; 3. die Umgehungsbahn des Baikalsees von Irkutsk bis Myssowskaja = 323 km; 4. die Transbaikalbahn von Myssowskaja bis Strjetensk = 1068 km; 5. die Amurthalbahn von Strjetensk bis Grafskaja = 2560 km; endlich 6. die Südussuribahn von Grafskaja bis Wladiwostok = 409 km. Die Gesammtlänge der grossen sibirischen Eisenbahn wird demnach von der Höhe des Ural bis zum Gestade des Stillen Meeres 7631 Kilometer betragen, wozu noch 17 Kilometer Hafenbahnen kommen. Die Kosten sind bei einer Spurweite von 1·53 m und einem Schienengewichte von 27 kg auf 1 m, ohne die noch wenig erforschte Amurthalbahn, also für 5088 Kilometer, auf 206·5 Millionen Rubel = 660·8 Millionen Mark veranschlagt.

Bezüglich der Ausführung ist das ganze Unternehmen in drei Abschnitte eingetheilt. Der erste umfasst die westsibirische Eisenbahn nebst der Abzweigung nach Jekaterinburg, die mittelsibirische und die Südussuribahn; davon soll die Zweigbahn nach Jekaterinburg 1894, die Südussuribahn 1895 und die Linie Tscheljabinsk—Irkutsk 1900 fertiggestellt sein. Der zweite Abschnitt umfasst die Strecke Grafskaja—Chabarowka der Amurthalbahn und die Transbaikalbahn; davon soll die Strecke Grafskaja—Chabarowka sofort nach Beendigung der Südussuribahn in Angriff genommen und bis 1898 vollendet werden, während die Fertigstellung der Transbaikalbahn spätestens für 1902 in Aussicht genommen ist. Im Jahre 1902 würde demnach ein durchgehender Dampfverkehr durch ganz Sibirien möglich sein, nämlich von Tscheljabinsk bis Irkutsk mit der Eisenbahn, von Irkutsk bis Myssowskaja mit einem Baikalsee-Dampfer, von Myssowskaja bis Strjetensk mit der Eisenbahn, von Strjetensk bis Chabarowka mit einem Amur-Dampfer und von Chabarowka bis Wladiwostok wieder mit der Eisenbahn. Dem dritten Bauabschnitt würden dann die Strecke Strjetensk—Chabarowka der Amurthalbahn und die Baikalringlinie vorbehalten sein. Bisher ist die Strecke Wladiwostok—Nikolskoje (21 km) am 22. August (3. September) 1893 und die Strecke Tscheljabinsk—Kurgan (256 km) am 17. (29.) September 1893 dem Betriebe übergeben worden.

Die westsibirische Eisenbahn, die bereits vollkommen vermessen ist, geht von Tscheljabinsk aus, überschreitet etwa bei 240 Kilometer die Grenze des europäischen Russlands, erreicht bei Kurgan (256) den Tobol, einen Nebenfluss des Irtysch, den sie auf einer 320 Meter breiten eisernen Brücke überschreitet, übersetzt bei Petropawlowsk (510 km) auf einer 215 Meter langen Brücke den Ischim, der ebenfalls in den Irtysch mündet, überspannt bei 783 Kilometer, unweit der Stadt Omsk, den 640 Meter breiten Irtysch, durchzieht unter Berührung von Kainsk die Barabinische Steppe, geht südlich von Kolywan bei 1413 Kilometer über den 850 Meter breiten Ob, wendet sich dann nach Nordosten, der schmalen Wasserscheide zwischen Ob und seinem Nebenflusse Tom zu, überschreitet letzteren südlich von Tomsk bei 1584 Kilometer mittelst einer 430 Meter langen eisernen Brücke und schliesst bei dem Dorfe Potschitanskaja (1728 km) an die mittelsibirische Bahn an. Die westsibirische Eisenbahn durchzieht also eine von vielen Flüssen bewässerte Ebene, die bei ihrem fruchtbaren Boden und bei ihrer für sibirische Verhältnisse dichten Bevölkerung schon jetzt ein fast grossrussisches Gepräge trägt und sich in ein oder zwei Jahrzehnten in keiner Weise von den Gegenden westlich des Ural und der Wolga unterscheiden wird. Diese Strecke wird daher die Anlagekosten in kurzer Zeit verzinsen, zumal wenn für die Entwicklung des Schiffahrtsverkehres auf dem Ob und Irtysch Sorge getragen wird. Zur Hebung der Ertragsfähigkeit wird auch die Zweigbahn Tscheljabinsk—Jekaterinburg wesentlich beitragen, weil sie die Beschaffung des Eisenzeuges für die sibirische Bahn in den Hüttenwerken des Ural ermöglicht, während sie diesem später das dort fehlende Getreide und namentlich Steinkohlen aus den reichen Lagern des Gouvernements Tomsk zuführen kann. Die Schwierigkeiten des Baues auf dieser Strecke beruhen im Wesentlichen in der Beschaffenheit von Steinen und Kies, die zum Theil aus weiter Ferne herbeigeschafft werden müssen. Die mittelsibirische Bahn beginnt bei Potschitanskaja (1728 km), überschreitet bei Atschinsk (2004 km) den Tschulym, der noch zum Flussgebiete des Ob gehört, auf einer 300 Meter langen Brücke, überspannt bei Krasnojarsk (2190 km) zunächst den 960 Meter breiten Jenissei und dann zahlreiche, zu einem Stromgebiet gehörige Wasserläufe, und zwar bei Kansk den 430 Meter breiten Kan, dann die ebenso breite Birjussa, hinter Nischne-Udinsk (2761 m) die Uda, ferner die gleichfalls der Angara zueilenden Flüsse Ija, Oka, Belaja und Kitu mittelst eiserner Brücken von 210—320 Meter Länge und erreicht endlich bei 3271 Kilometer die Stadt Irkutsk im Thale der Angara. Zwischen Atschinsk und Nischne-Udinsk ist die Gegend sehr hügelig und bereitet dem Bahnbau manche Schwierigkeiten, auf der Reststrecke sind dagegen die Bodenverhältnisse wieder günstiger; als Ausgleich für die Hindernisse der Bodenbildung sind übrigens auf der mittelsibirischen Bahn die Baustoffe Holz, Steine, Kies u. s. w. im Ueberfluss vorhanden. Der Ertrag der Postverbindung auf dieser Strecke ist bisher ganz unbefriedigend gewesen, aber gerade diese Gegend ist das Hauptgebiet der sibirischen Goldwäschereien, auch hat der südliche Theil des Gouvernements Jenisseisk fruchtbaren Boden und grosse Erzreichthümer.

Die Umgehungsbahn des Baikalsees verlässt bei Irkutsk (3271 km) das Angarathal und steigt in dem Nebenthale des Irkutflusses aufwärts, überschreitet diesen auf einer 170 Meter langen Brücke, erreicht bei Kultuk die Südwestspitze des Baikalsees und folgt dessen Ufer bis zu ihrem Endpunkte Missowskaja (3524 km). Die anschliessende Transbaikalbahn folgt zunächst noch dem Ufer des Sees, wendet sich dann in das Thal des Selengaflusses, kreuzt diesen bei Werchne-Udinsk, steigt in dem Nebenthale des Uda bis zum Quellgebiet an und überschreitet in einer Höhe von 1045 Meter über dem Meere die Jablonowoikette, welche die Wasserscheide zwischen dem Weissen und Stillen Meer bildet. In kurzem, aber steilem Abstieg erreicht die Bahn das Thal der Tugoda, und in diesem Tschita, die Hauptstadt der Transbaikalgebietes; mit der Tugoda steigt die Linie zum Schilka abwärts und erreicht nach Berührung von Nertschinsk im Thal dieses Flusses ihren Endpunkt Strjetensk (4662 km). Der Anstieg und Abhang des Jablonowoigebirges werden

zeitweise von halbwilden Buriaden durchstreift; im übrigen ist diese Gegend unbewohnt. Dagegen kann eine Zweigbahn, das Selengathal aufwärts nach Kiachta gegenüber von Maimatschin, welche namentlich den Theeverkehr zwischen China und Sibirien aufzunehmen hat, nur eine Frage der Zeit sein.

Von Strjetensk (4662 km) steigt sie Amurthalbahn zuerst am linken Ufer des Schilka und dann an demjenigen des die Grenze gegen China bildenden Amur bis Chabarowka abwärts, überschreitet den Amur und steigt am rechten Ufer des ebenfalls die Grenze bildenden Ussuri bis Grafskaja (7222 km) aufwärts. Die Bahn hat auf dieser Strecke mehrere Nebenflüsse des Amur und Ussuri zu überschreiten, auch werden an der Mündung des Burejaflusses in den Amur verschiedene Felsbohrungen und Sprengungen erforderlich werden; doch sind genauere Vorarbeiten für diese Strecke noch nicht angefertigt. Die Gegend ist rauh und bergig und vermag Ansiedler nicht anzulocken; sie beherbergt daher auch nur in den Goldwäschereien der Flüsse Menschen. Bei Grafskaja verlässt die Ussuribahn, die dort beginnt, die Grenze, überspannt den Ussuri mit sieben Oeffnungen von 75 Meter und führt am westlichen Abhang der Wasserscheide zwischen dem Chankasee und dem Stillen Meere nach ihrem Endpunkte Wladiwostok (7631 km von Tscheljabinsk). Das Südussurigebiet hat ein gemässiges Klima, ist fruchtbar und wasserreich, hat bedeutenden Erzreichthum und kann eines baldigen Aufschwungs sicher sein, sobald die spärliche Bevölkerung grösseren Zuzug erhält.

Betrachtet man nun die wirthschaftliche Bedeutung der grossen sibirischen Bahn, so kann zunächst kein Zweifel darüber walten, dass sie für den Güteraustausch des Weltverkehres nur von geringer Bedeutung ist; denn die Massenwaaren, bei denen die Schnelligkeit der Beförderung im Allgemeinen nur eine untergeordnete Rolle spielt, werden sich auch nach Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnverkehres stets dem billigeren Schiffsverkehr zuwenden. Anders verhält es sich dagegen mit der Beförderung der Personen, Postsachen und derjenigen Güter, die entweder, wie Thee bei der Schiffsbeförderung, an Güte verlieren oder bei denen es mehr auf die Schnelligkeit der Beförderung, als auf die Höhe der Fracht ankommt; diese werden sich seinerzeit grösstentheils der Eisenbahn zuwenden.

Gegenwärtig erfordert die Reise von Berlin nach Shanghai unter Benützung der Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd 2 Tage Eisenbahnfahrt Berlin—Brindisi, 3 Tage Seefahrt Brindisi—Alexandrien, einen halben Tag Eisenbahnfahrt Alexandrien—Suez und $29^1/_2$ Tage Seefahrt Suez—Shanghai, im Ganzen also 35 Tage. Die Reise durch Sibirien würde aber nach Eröffnung der Bahn voraussichtlich in $27^1/_2$ Tagen zu bewerkstelligen sein, davon entfallen 2 Tage auf die Fahrt von Berlin über Warschau und Brest bis Wjasma, $3^1/_2$ Tage auf die Fahrt von Wjasma über Rjaschk, Samara, Kinel, Ufa und Slatust bis Tscheljabinsk (2280 km), 18 Tage auf die Fahrt von Tscheljabinsk bis Wladiwostok (7631 km) und 4 Tage auf die Seefahrt von Wladiwostok bis Shanghai. Für die Strecke Berlin—Wjasma ist ein Schnellzug, der übrigens schon jetzt verkehrt, zu Grunde gelegt; für die Strecke Wjasma—Tscheljabinsk ist unter Zugrundelegung der jetzigen Verhältnisse ein Personenzug, der durchschnittlich 27·5 Kilometer in der Stunde zurücklegt, aber Tag und Nacht ohne Unterbrechung verkehrt, angenommen. Endlich für die Strecke Tscheljabinsk—Wladiwostok ist die gleiche Fahrgeschwindigkeit, aber nur ein 15stündiger Tagesdienst in Aussicht genommen. Also schon unter diesen beschränkten Verhältnissen wird eine volle Woche gegenüber dem Seeweg erspart; wenn aber ein- oder zweimal wöchentlich ein Tag und Nacht verkehrender Zug eingelegt und auf der Strecke Wjasma—Tscheljabinsk nur wenig beschleunigt wird, so lässt sich ohne Mühe noch eine zweite Woche ersparen, und die Verbindung zwischen Deutschland und China, beziehungsweise Japan ist von fünf auf drei Wochen abgekürzt.

In anderthalb Jahrzehnten wird sich demnach der Reiseverkehr von Deutschland nach Ostasien voraussichtlich vom Seewege ab und der sibirischen Eisenbahn zuwenden. [„Bayrische Verkehrblätter.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Königgrätz—Neu-Holitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Friedrich Hupka, Domänenleiter des Alexander Markgrafen von Pallavicini, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Königgrätz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Neu-Holitz die Trassenrevision und Stationscommission auf den 28. und 29. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 68.856.]

Murthalbahn. (Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 10. November 1894 durchgeführten commissionellen Verhandlung wurde für das Project für Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazins in der Station Thomathal der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf der Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 67.338.]

— (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tamsweg hat die Localcommission, betreffend den Einbau einer Wehranlage in den Murfluss bei Thomathal, auf den 29. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.498.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Uebergangssteg.) Das von der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald vorgelegte Project für den über die Geleise der Station Morchenstern und das Schleppgeleise des Alex-Ressel in km. 0·16375 des Kamnitz-Flügels führenden hölzernen Uebergangssteg wurde zur Ausführung genehmigt. [9. December, G.-I.-Z. 22.536.]

— (Handschranken in km 16·361: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gablonz hat die politische Begehung, betreffend das Project der Aufstellung eines Handschrankens bei der Haltestelle Bad Schlag in km 16·631 der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald, auf den 29. December anberaumt. [24. December, G.-I.-Z. 23.625.]

Localbahn Hatna-Kimpolung. (Stationserrichtung: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Projectes für eine in km 34.030/430 der Localbahnlinie Hatna—Kimpolung neu anzulegende, vorläufig nur für den Holztransport zu benützende, später auch für den öffentlichen Verkehr bestimmte Station, welche den Namen Paltinoasa führen soll, die Stationscommission, politische Begehungs- und Enteignungsverhandlung auf den 2. Jänner 1895 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Gurahumora, Friedrich Roller, betraut. [22. December, H.-M.-Z. 67.835.]

Projectirte Schleppbahn von km 21·2/3 der Eisenbahn Wien-Aspang zur Druckfabrik in Guntramsdorf. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma V. Mayer & Söhne für eine in km 21·2/3 der Eisenbahn Wien-Aspang abzweigende Schleppbahn zur Druckfabrik, Färberei und Bleiche der genannten Firma in Guntramsdorf für den 29. December anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 23.622.]

Localbahn Auspitz. (Banconsens.) Für die Anlage eines Kohlenschuppens in der Station Auspitz wurde der Bauconsens von der k. k. Statthalterei in Brünn ertheilt.
[H.-M.-Z. 67.670.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Einstellnng eines Bierwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn erbetene Genehmigung ertheilt, dass in den gesellschaftlichen Wagenpark Seitens der Ersten mährischen Actien-Brauerei und Malzfabrik in Prerau ein Bierwagen, welcher nach den mit Handelsministerialerlass vom 12. Februar 1894, Z. 970, genehmigten Typenplänen, jedoch ohne Heizvorrichtung, ausgeführt werden soll, eingestellt werde. [Z. 68.247.]

Eisenbahn Wien - Aspang. (Anschaffung von 55 offenen Lastwagen.) Das k. k. Handelsministerinm hat die von dem Verwaltungerathe der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang beabsichtigte Anschaffung von 55 offenen Lastwagen mit 15 t Tragfähigkeit sammt Reservebestandtheilen, wovon 11 Stück mit Bremse und Hütten versehen und welche Wagen in der Maschinen-Waggonfabrik in Simmering nach bereits genehmigten Typenplänen ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 65.323.[

Zusammenstellung

der im Monate November 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnnng der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrendsn Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wnrden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1348	16.447	5.494	23.289	33	110	43	186	0·7	101	14	170	1	.	.	.	4	.	9
Nordöstliche Linien	186	2 854	452	3.492	5	23	40	68	1·9	27	.	84	.	.	.	.	.	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	267	.	267	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	590	180	830	2	3	1	6	0·7	5	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	394	330	724	.	1	1	2	0·2	1	1	2	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.020	870	2.070	2	3	.	5	0·2	5	1	8	.	2	.	.	1	.	1
Böhmische Westbahn	60	331	180	571	.	7	.	7	1·2	5	1	1	.	.	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	120	361	1.528	2.009	5	4	.	9	0·4	6	3	7	.	.	.	.		.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	377	734	1.111	.	7	.	7	0·6	4	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	150	360	.	4	.	4	1·1	3	.	.	1	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	465	4.073	3.194	7.732	31	54	9	94	1·2	70	14	40	7	3	.	.	3	.	6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	420	.	420	.	6	.	6	1·4	3	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	.	.	.	0·0	.	..	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	450	60	510	.	2	.	2	0·3	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	361	4.340	540	5.241	12	18	.	30	0·5	44	.	5	.	.	.	.	4	.	5
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	505	4.825	3.180	8.510	26	55	29	110	1·2	76	.	59	.	.	.	1	3	1	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	240	39	279	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	690	4.677	900	6.267	10	48	14	72	1·1	53	14	50	2	1	.	9	1	3	12
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.392	210	1.602	.	3	.	3	0·1	2	.	.	.	.	.	.	1	.	3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	120	180	300	.	.	14	14	4·6	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	25	1.282	.	1.307	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4000	44.850	18.281	67.131	126	348	151	625	.	405	48	451	11	6	.	10	17	4	42

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
3. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·0 „
4. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
5. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
6. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·2 „
7. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·2 „
8. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·3 „
9. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 0·4 „
10. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·5 „
11. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·6 „
12. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·7 pCt.
13. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·7 „
14. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 1·1 „
15. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·1 „
16. Böhmische Westbahn . . . . 1·2 „
17. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·2 „
18. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·2 „
19. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 1·4 „
20. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 1·9 „
21. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 4·6 „

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte im Somogyer Comitate. (Ausführungsbeschluss.) In Angelegenheit des projectirten Ausbaues der Somogyer Comitatsbahnen wurde von Seiten der Interessenten der Beschluss gefasst, nach Ausbau der 59 km langen Linie (Kaposvár—) Mocsolád—Lelle, eventuell Fonyód (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124) sofort die projectirte Linie Kaposvár—Szigetvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95, Vorconcession Post 5) in Angriff zu nehmen. Durch diese ca. 50 km lange Linie wird von der Station Kaposvár der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Kaposvár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der königl. Ungar. Staatsbahnen aus diese in der Station Szigetvár mit der in ihrem Betriebe stehenden Linie Barcs—Szigetvár—Üszög (—Pécs [Fünfkirchen]—Üszög—Villány—Eszég), beziehungsweise diese durch Vermittlung der Gesammtlinie Szigetvár — Kaposvár—Mocsolád—Lelle (Fonyód) am derzeit kürzesten Wege mit der Südbahnlinie Budapest-Ofen—Kanizsa — Pragerhof verbunden werden.

Eisenbahnprojecte im Comitate Szepes (Zips). (Realisirungsbestrebungen.) Die Interessenten des Comitates Szepes haben den Beschluss gefasst, eine von der Station Nagy-Lomnicz der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Localbahn Poprád-Felka — Nagy-Lomnicz—Podolin ausgehende und diese in der zukünftigen Station Tátra-Füred (Schmecks) mit der projectirten Localbahn Csorba—Tátra-Füred verbindende (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32, Vorconcession Post 1), mit elektrischer Kraft zu betreibende Strasseneisenbahn zu erbauen, ferner die Herstellung einer, nächst der Station Csorba der Linie (Oderberg-) Csácza—Csorba—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausgehende, bis zu dem Csorbaer See führende, gleichfalls elektrisch zu betreibende Zahnradbahn durch finanzielle Betheiligung zu ermöglichen.

Ausland.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die Bahnhöfe Buckau, Neustadt-Magdeburg (neue und alte), sowie Sudenburg führen vom 1. April 1896 ab die Bezeichnung: Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Neustadt, Magdeburg-Alte Neustadt und Magdeburg-Sudenburg. Von dem gleichen Tage wird die Station Magdeburg Centralbahnhof die Bezeichnung „Magdeburg Hauptbahnhof" führen.

Italien. (Bahneröffnungen. Lecco-Colico.) In Folge der am 1. August stattgehabten Betriebseröffnung der Schlussstrecke Bellano—Colico dieser zum Mittelmeerbahnnetz gehörigen Linie, welche letztere die Valtellinalinien ab Colico nach Sondrio und nach Chiavenna mit dem italienischen Haupteisenbahnnetz verbindet, dürfte ein kurzer Ueberblick über das Valtellinbahnnetz am Platze sein: Die Concession war gemäss Uebereinkommens aus Juni und Gesetzes aus Juli 1888 ertheilt worden, wonach Lecco—Lierna (15 km) am 5. Mai 1893 und Lierna—Colico am 5. Mai 1895 zu eröffnen blieb. Die Bauarbeiten wurden indes derart gefördert, dass die erstgenannte Strecke nebst Lierna—Bellano bereits am 1. Juli 1892 und der Rest um 9 Monate vor dem bestimmten Endtermine betriebsfähig wurde. Die 39 km lange Linie zweigt vom alten Bahnhof Lecco ab, läuft in eiserner Unterführung unter der Valsapiner Provinzialstrasse mittelst eisernen Röhrenbaues unter dem Badonicanal, in schräger Unterführung unter der Stelviostrasse und erreicht den Comersee, an welchem sie den Hügel des alten Kirchhofes mit einem 68 m langen Tunnel durchsetzt. Dann läuft sie bis Bellano längs des Seeufers auf dem Höhenzuge der grossen Heerstrasse, welche zu Anfang dieses Jahrhundertes von Oesterreich erbaut wurde. Nördlich von Bellano beginnt die letzteröffnete Reststrecke mit Ueberschreitung des Piovernaflusses auf gemauerter Brücke (2 Bogen zu je 10 m Lichtweite), läuft wieder unmittelbar am Seeufer auf der Höhe genannter Heerstrasse bis Dervio, kreuzt dort diese Heerstrasse mittelst schräger Unterführung und überschreitet das Delta des Varoneflusses mit einer Brücke von 5 Bogen zu je 6 m. Dann wird die Heerstrasse zu ebener Erde wieder gekreuzt, der See wieder erreicht und neben der Heerstrasse bis Castell Corenno Plinio das Seeufer verfolgt, unter welchem Castell ein Tunnel durchführt. Das Seeufer verlassend, durchbricht die Bahnlinie dann mittelst Tunnels den Bergpfeiler, welcher die Halbinsel Piona bildet, berührt den gleichnamigen kleinen See, läuft durch mehrere Tunnels bis zur Ebene von Colico am Abhange des Legnone (welcher nach Süden das obere Addathal abschliesst), überschreitet die Strasse zum Hafen auf einem Viaduct von 5 Bogen und vereinigt sich im alten Bahnhof Colico mit den Linien nach Sondrio und Chiavenna. Die Bahnhöfe und Haltestellen der Linie ab Lecco sind: Haltestelle Abbadca 7 km, Bahnhof Mandello Tonzanico 9·5 km, Haltestelle Olcio 12 km, Bahnhof Lierna 15 km, Haltestelle Fiumelatte 20 km, Bahnhof Perledo—Varenna 23 km, Bellano 25 km, sowie die jetzt eröffneten Stationen Dervio 30 km, Dorio 33 km, Haltestelle Piona 37 km und Colico 39 km ab Lecco. Die Linie Lecco—Colico enthält 27 Tunnels von zusammen 13 km Länge, das genaue Drittel der ganzen Bahnlänge; die längsten darunter sind der Tunnel von Mercate (zwischen Varenna und Bellano) mit 1300 m, der von Dervio mit ebenfalls 1300 m und der von Piona mit 1340 m Länge; verschiedene Tunnels und Galerien sind lediglich angelegt, um die Bahn vor etwa herabstürzenden Felsstücken zu sichern. Die weiteren Kunstbauten bestehen aus 26 Viaducten und Brücken, sowie 164 kleineren Bauten nebst zahlreichen Kunst- und Bekleidungsmauern; überhaupt sind mit Rücksicht auf die grössere Sicherheit die Kunstbauten mit verschwindenden Ausnahmen in festem Mauerwerk ausgeführt. Jedoch liessen sich 18 Wegekreuzungen nicht vermeiden. Die 43 Wächterhäuser dienen je für 2 Familien. Die grösste Steigung beträgt 1 pCt., wobei der Bahnhof Lecco auf 213·2 m, Bellano auf 205·7 m und Colico auf 210·5 m Meereshöhe gelegen ist. Die höchsten Punkte bilden die Haltestelle Fiumelatte auf 230·7 m und die Mitte des Tunnels von Piona auf 217·6 m Höhe. Der Krümmungshalbmesser wechselt zwischen 300 m und 2000 m. Mit Eröffnung der Linie fällt für die Ortschaften im Bereich der Bahnstrecken ab Colico nach Sondrio und Chiavenna die bisherige Abfertigung im Transit über den Comersee fort, und hat die Instradirung nur über den Bahnweg stattzufinden, mit Ausnahme einer etwaigen ausdrücklich anderweitigen Bestimmung Seitens des Absenders.

— (Linie Messina—Patti—Cerda.) Mit Rücksicht auf die gegen Ende des laufenden Jahres beabsichtigte Betriebseröffnung der ganzen Linie Messina—Cerda (gleichzeitig mit der von Battipaglia—Reggio Calabria) beabsichtigt die Oberleitung des sicilischen Eisenbahnnetzes, eine durchgehende Umänderung des gesammten Fahrplanes für ihr Netz vorzunehmen, während die Verwaltung des Mittelmeernetzes mit der Eröffnung von Battipaglia—Reggio daran anlehnend ebenfalls eine durchgreifende Aenderung ihres Fahrplanes vornehmen will.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Niederlande. (Sonntagsruhe im Eisenbahndienste.) Durch einen Ministerialerlass vom 9. Jänner sind die Niederländischen Eisenbahnen nicht mehr verpflichtet, an Sonn- und Feiertagen Waaren zur Beförderung anzunehmen oder abzuliefern, in der Wohnung abzuholen oder dort zu bestellen. Demzufolge kommen Sonn- und Feiertage nicht mehr in Anrechnung bei den Fristen, innerhalb deren die Eisenbahnen die Waaren abholen oder bestellen, der Versender die Beladung und der Empfänger die Entladung ausführen muss. Ebensowenig werden Sonn- und Feiertage bei Berechnung der Entschädigungen für Nichtbeachtung der Lieferfristen oder bei Berechnung der Miethe-, Stand- und Lagergelder angerechnet. Seit 1. Juli verkehrt an Sonn- und Feiertagen kein Güterzug mehr.

Schiffahrt.

Donauhafen an der Ausmündung der Temes nächst Pancsova. (Vollendung der Arbeiten.) Die Ausmündung der Temes in die Donau nächst Pancsova wurde aus Anlass der Erhebung der Endstation Pancsova der Linie Nagy-Becskerek—Pancsova der im Betrieb der königl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen und der gleichnamigen Donauschiffahrtstation zum Umschlagplatze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54) zu einem Hafen erweitert und durch Anlage von Quais den Anforderungen des Umschlagdienstes entsprechend hergestellt. In Verbindung mit dieser Arbeit wurde gleichzeitig der untere Lauf der Temes auch derart regulirt und vertieft, dass nunmehr selbst grössere Dampfer bei jedem Wasserstande bereits einfahren und selbst landeinwärts bis zum Endpunkte der bisherigen Regulirungsarbeiten verkehren können. Diese letzteren Arbeiten werden im Laufe des Jahres 1895 in der Absicht fortgesetzt werden, um eine Verbindung der unteren Temes mit dem Bégacanale herzustellen.

Regulirung der Raab und Herstellung des Flussbettes in schiffbaren Zustand. (Bericht des kgl. ungar. Ackerbauministers.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister wird, wie aus Budapest berichtet wird, der Legislative demnächst einen ausführlichen Bericht über den Umfang der im Sinne der G.-A. XV ex 1885 und XVII ex 1893 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1893) bisher ausgeführten Regulirungsarbeiten der Raab und ihrer Nebenwässer, sowie über die mit diesen Arbeiten verbundene Abzapfung des Neusiedler Sees (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 126 und 138 ex 1892), vorlegen. Das Schiffbarkeitsgebiet der Raab wird durch diese Arbeiten stromaufwärts successive weiter vorgerückt, was seinerzeit für den anschliessenden Donauverkehr von umso wesentlicherer commercieller Bedeutung sein wird, als der Bau eines Donauhafens nächst Raab (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129) als gesichert zu betrachten ist.

Schifffahrtsunternehmung der königl. Ungar. Staatsbahnen. (Particlle Beschränkung des Schiffsverkehrs auf der unteren Donau.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Saison die Schiffstation Kubin für den gesammten Verkehr, die Schiffstation Pancsova aber für den Personenverkehr geschlossen wurden, während der Frachtenverkehr in der Relation Pancsova bis auf Weiteres im Interesse des Umschlagverkehres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54) mittelst Fahrten nach Bedarf aufrecht erhalten werden wird.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im Jänner 1895.) Im Jänner 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Export.

Nach:	Dampfer:	Jänner
London	„Winestead“	1—10
Hull, Newcastle o/T.	„Monrino“	5—15
Rouen	„Kálman Király“	10—20
Liverpool	„Kedar“ (Cunard Line)	10—20
Gibraltar [1]), London	„Mátyás Király“	15—25
Liverpool	„Algerian“	15—25
Rouen		15—25
Hamburg	„Hallstein“	15—25
New-York	„Scotia“ (Anchor Line)	21—31
London	„Narva“	21—31
Algier [1]), Glasgow	„Szent László“	21—31
Leith	„Stefánia“	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Zrinyi“	21—31
Barcelona [2]) (via Triest)	„Andrássy“	25
Liverpool	„Aleppo“ (Cunard Line)	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Grodno“	21—31
Liverpool	„Egytian“	21—31
Bordeaux	„Báthóri“	25/I—5/II

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Algier, Gibraltar oder Tanger angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continentes, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im Jänner 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Jänner
London	Triest, Fiume	„Sultana“	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Deák“	1—10
Hamburg	„ „	„Hallstein“	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo“ (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	Triest, Fiume	„Zichy“	15—25
Hull, Newcastle o/T.	„ „	„Finland“	15—25
Liverpool	„ „	„Andalusian“	15—25
London	„ „	„Rákoczy“	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Marathon“ (Cunard Line)	15—25
Glasgow	Triest, Fiume	„Petöfi“	21—31
Rouen	„ „	„Széchenyi“	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Nagy Lajos“	21—31
Rouen	„ „	„Szent István“	21—31
London	„ „	„Wm. Bailey“	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa“ (Cunard L.)	21/I—5/II

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferners nach von dem Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2 — Budapest, Franz Josef-Platz 6.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Schöna im Jahre 1893.) In Schöna sind angekommen und abgegangen in der Thalfahrt: 91 Segelschiffe und 85 Flösse mit einer Gesammtladung von 6484 t Güter und 6968 t Flossholz. Den Güter- und Flossverkehr betreffend, kamen in Schöna zu Thal an: 8801 t, darunter: 2266 t rohe Steine, 347 t weiche Brennholzscheite, 5457 t weiche Stämme, 573 t Braunkohlen, 110 t Gerste; zu Thal gingen ab: 4651 t, darunter: 483 t weiche Brennholzscheite, 2799 t weiche Schnittwaaren, 1369 t weiche Stämme.

— (Verkehr auf den Ausschiffungsplätzen in Meissen im Jahre 1893.) Ausgeladen wurden u. A.: 11 998 Stück Baumstämme, 32.725 t Braunkohlen, 1440 Gebinde, 900 lfd. m und 596 m³ Brennhölzer, 2062 Stück Bretter, 6528 t Futterstoffe, 1470·8 t Kaufmannsgüter, 644·5 t Petroleum, 7176 t Rohjute, 3804·8 t Sand, 965·8 t Sandsteine, 3112 Stück Stangen und Pfähle, 602 t Thon, 149.900 Stück Ziegel. Eingeladen wurden u. A.: 2400 Stück Dachlatten, 932·3 t Kaufmannsgüter, 620.338 Stück Klinkerziegel, 2925 Stück Pfosten, Bretter und Schwarten.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 17. November dem öffentlichen Verkehr übergebene, 10·29 km lange Strecke Kellmüntz—Babenhausen der kgl. Bayer. Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. — Die 3·65 km lange Strecke Bockhorn—Zetel der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche am 10. Mai für den Personenverkehr und am 1. Juni für den Güterverkehr eröffnet wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Ferner ist die 95·1 km lange Strecke Stanislau—Woronienka der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, von welcher die Strecke Stanislau—Mikuliczyn für den Gesammtverkehr, die Strecke Mikuliczyn—Woronienka vorläufig nur für den Personenverkehr am 20. December eröffnet wurde, als Vereinsbahnstrecke zu betrachten. Ausserdem ist die am 16. November dem öffentlichen Verkehr übergebene, im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen befindliche, 23·8 km lange Strecke Pelsöcz—Nagy-Szlabos den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden

Personal-Nachrichten.

Se k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 16. December in Würdigung verdienstlicher Leistungen im Interesse der Heeresverwaltung allergnädigst geruht, zu gestatten, dass dem Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Gustav Wächtler der Ausdruck der Allerhöchsten Anerkennung bekanntgegeben werde;

und zu verleihen:

das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens:

dem der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zugetheilten Oberinspector der Oesterreichischen Staatsbahnen Franz Kreysa und

dem Oberinspector der Oesterreichischen Staatsbahnen Franz Gattinger;

den Titel eines Regierungsrathes taxfrei:

dem General-Directionsrathe der Oesterreichischen Staatsbahnen Adolf Petrossi;

den Titel eines kaiserlichen Rathes taxfrei:

dem Oberinspector der Oesterreichischen Staatsbahnen Victor Marek,

dem Oberinspector der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Leopold Raspi,

dem Oberinspector der priv. Südbahngesellschaft Konrad Watzulik und

dem Inspector der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen Ludwig Freund;

das goldene Verdienstkreuz mit der Krone:

den Oberingenieuren der Oesterreichischen Staatsbahnen Alexander Trutschka und Karl Ertl und

den Oberingenieuren der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Johann Fillunger und Albert Karasek.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Triesch-Neuwelt.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Iglau—Ober-Cerekwe gelegenen Haltestelle Triesch-Neuwelt wird vom 1. Februar 1895 an in „Neuwelt“ abgeändert.

Wien, im December 1894. [967]

Sammelladungsverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg.

Zulässigkeit des Zusammenladens von Gütern der Classe A und des Ausnahmetarifes 26 b).

Im Verkehre zwischen Lindau, Buchs, Bregenz, bezw. St. Margrethen einerseits und Prag, Komotau und Kralup andererseits ist mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895, das Zusammenladen von Gütern

a) der Classe A, und

b) des Ausnahmetarifes 26 b)

des Tarifes für den Güterverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg, giltig vom 1. Juli 1893, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen zulässig.

Für Güter der Classe A bei Aufgabe von minde-5000 kg kommt der Frachtsatz der Classe A und für die übrigen zugeladenen Güter in jedem Gewichte der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 26 b) zur Anwendung.

Für das Ergänzungsgewicht bis zu 10000 kg per Wagen ist die Fracht nach dem Ausnahmetarife 26 b) zu berechnen.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarife Theil I für den vorcitirten Verbandsverkehr (giltig ab 1. Juli 1893) aufgenommenen Bestimmungen Giltigkeit.

Wien, am 23. December 1894. [968]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Berichtigungen des Tarifheftes III vom 1. Jänner 1895.

In dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifhefte III sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

a) Auf Seite 49 ist im Ausnahmetarife Nr. 6 (Zucker) in der Schnitttariftabelle A nach der Station Chlumčan die Station „Dux Ladowitz“ mit der Reexpeditionsgruppennummer 1 und folgenden Frachtsätzen nachzutragen: Abtheilung a) 5·08; Abtheilung b) 3·81.

b) Auf Seite 57 sind im Ausnahmetarife Nr. 7 (Eisen) folgende Frachtsätze der Schnitttariftabelle A zu berichtigen.

Bei Buchs und Lindau:

Abtheilung	I/c	statt	3·42	richtig	3·39
„	II/c	„	4·02	„	4·00
„	III/c	„	4·02	„	4·00

c) Seite 100. — Der Eingang der am Fusse dieser Seite befindlichen Anmerkung ist wie folgt abzuändern:

*) Die obigen mit * bezeichneten Schnittsätze haben nur für solche Getreidesendungen Giltigkeit (weiter wie im Tarife).

Wien, am 23. December 1894. [969]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Einführung eines Kartirungsfrachtsatzes von Panka, Station der Bukowinaer Localbahnen, nach Wien (St. Marx).

Mit Giltigkeit von dem Zeitpunkte der Eröffnung der Station Panka der Bukowinaer Localbahnen für die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege gelangt für die Beförderung von Grosshornvieh in Wagenladungen von der genannten Station nach Wien (St. Marx) der Frachtsatz von 777·5 kr. ö. W. Noten per m^2 Bodenfläche des verwendeten Wagens im Kartirungswege zur Einführung.

Wien, am 21. December 1894. [970]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Wiedereinführung normaler Ladefristen für Güterwagen.

Die auf den eigenen, sowie auf den im diesseitigen Betriebe stehenden Localbahnlinien vom 15. October 1894 eingeführte Herabminderung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen wird vom 1. Jänner 1895 aufgehoben und treten demnach von dem vorbezeichneten Tage wieder die normalen (tarifmässigen) Ladefristen in Anwendung.

Wien, am 22. December 1894. [971]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Gebührenberechnung rücksichtlich der Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien (Wiener Verbindungsbahn und Donau-Uferbahn) für solche Güter, die in Wien St.E.G. zur Abgabe gelangen und mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden.

Für Güter, die in Wien St.E.G. über die Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft anlangen und mit neuen Frachtbriefen auf die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien oder darüber hinaus weitergesendet werden, resp. aus der umgekehrten Richtung in Wien St.E.G. ankommen und mit neuen Frachtbriefen nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft oder darüber hinaus zur Weiterbeförderung gelangen, treten, insoweit es sich um Sendungen handelt, bei welchen die Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, mit Giltigkeit vom

1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, hinsichtlich der Frachtberechnung für die Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen (Wiener Verbindungs- und Donau-Uferbahn) die nachstehenden Bestimmungen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifvorschriften in Kraft:

1. Erfolgt die Weitersendung vor stattgefundener Ausladung, resp. Einlagerung, so werden statt der nach dem Gebührentarife der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien für Wien St.E.G. loco zu berechnenden Frachtsätze die für Wien St.E.G. transit für die gleiche Tarifclasse und Relation giltigen Frachtsätze in Anwendung gebracht.

2. Im Falle jedoch die Weitersendung nach bereits erfolgter Abladung, resp. Einlagerung erfolgt, so werden an Stelle der nach dem Gebührentarife der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien berechneten Frachtsätze für Wien St.E.G. loco die für Wien St.E.G. transit bezüglich derselben Tarifclasse und Relation giltigen Frachtsätze zuzüglich 4 kr. = 8 h per 100 kg in Anwendung gebracht.

Die Frachtberechnung im Sinne des Vorstehenden erfolgt:

ad) 1. im Kartirungswege, dagegen
ad) 2. im Reclamationswege,

und zwar gegen Vorlage der Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien St.E.G. befördert wurden und der correspondirenden Duplicat-Frachtbriefe ab Wien St.E.G., welche Documente spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der bezüglichen Transporte von Wien St.E.G. bei der Direction des priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft einzureichen sind, widrigenfalls Rückvergütungsansprüche aus vorstehendem Titel nicht berücksichtigt werden.

Wien, am 24. December 1894. [972]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Borghetto.

Am 3. Jänner 1895 wird die Haltestelle Borghetto bei W.-H. Nr. 277 zwischen der Station Avio und der italienischen Landesgrenze auf der Linie Kufstein—Ala (Peri) für den beschränkten Personenverkehr eröffnet.

Wien, am 27. December 1894. [973]

Sonstige Nachrichten.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Einführung eines neuen Nachtrages zum Verbands-Gütertarife, Theil I vom 1. Jänner 1893.) Am 15. December 1894 ist der Nachtrag III zum Verbands-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893 zur Einführung gelangt.

Dieser enthält für den sich über Frankreich bewegenden Verkehr mit der Schweiz keine Giltigkeit erlangende Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages II.

Directer Personen- und Gepäckstarif zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Bromberg, Breslau, Frankfurt a. M. und Köln (linksrheinische) einerseits und Stationen der Warschau—Wiener Eisenbahn und Lodzer Fabriksbahn andererseits. (Ersetzung dieses Tarifes durch einen neuen Tarif.) An Stelle des Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Bromberg, Breslau, Frankfurt a. M. und Köln (linksrheinische) einerseits und Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn und Lodzer Fabrikbahn andererseits vom 1. Mai 1890 ist mit 1. December 1894 alten (13. December 1894 neuen) Stils ein neuer Tarif als Anhang zum Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr des Deutsch-Russischen Verbandes in Kraft getreten.

Durch diesen Anhang werden die Personenfahrpreise und Gepäcksfrachtsätze in Folge Einführung des russischen Zonentarifes ermässigt.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung von neuen Stationen.) Am 1. Jänner 1895 werden die Stationen Bentschen, Knrzig, Schermeisel, Schmagorei, Tempel und Zielenzig des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin mit directen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif R. (für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben) und die Station Querfurt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. mit Sätzen der ordentlichen Tarifclassen (für Specialtarif III bestehen bereits Frachtsätze) in den obigen Verband einbezogen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Anwendung von Ausnahmetarifsätzen des Schweizerisch-Oesterreichischen Verkehres auf den vorbezeichneten Verkehr.) Die am 1. December 1894 im Schweizerisch-Oesterreichischen Verkehre eingeführten Ausnahmetarifsätze für die Beförderung gewisser Artikel in Wagenladungen zwischen den Stationen Bodenbach (St.E.G. und k. k. St.B.) und Tetschen (B.N.B. und Oe.N.W.B.) einerseits und Delle trans., Verrières trans. und Genf trans. andererseits finden, insoweit sie niedriger sind, als die zur Zeit im Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehre bestehenden Frachtsätze, auch für Sendungen zwischen den Stationen Bodenbach und Tetschen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Delle trans., Verrières trans. und Genf trans. andererseits im Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehre Anwendnng.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen russischen Stationen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Berlin andererseits über Sosnowice. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 13. December 1894 ist für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen russischen Stationen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau nnd Berlin andererseits über Sosnowice unter Aufhebung der hiefür bestehenden Tarife vom 1. Juli 1890 nebst Nachtrag I und vom 1. Mai 1891 ein neuer Tarif mit ermässigten Sätzen in Kraft getreten.

Zugleich wird der directe Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Warschau einerseits und Schoppinitz R.O.U. Bhf., sowie Breslau Oderthor- und Märkischer Bahnhof andererseits aufgehoben.

Auf den russischen Strecken ist bei Benützung der Courierzüge der tarifmässige Zuschlag für die letzteren durch Nachzahlung zu entrichten.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung von neuen directen Frachtsätzen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Am 20. December 1894 sind für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen den Stationen Kottbus nnd Vetschau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin und Kalau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt einerseits und Grossharthau der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits directe Frachtsätze in Kraft getreten.

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen zu Heft 1 und 2 des Gütertarifes.) Am 1. Jänner 1895 tritt der Nachtrag XVIII zum Heft 1 nnd der Nachtrag VI zum Heft 2 des Gütertarifes in Kraft.

Diese Nachträge enthalten ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen für den Verkehr mit der Station Zschaitz der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der Nachtrag XVIII zum Heft 1 enthält ausserdem Entfernungen etc. für den Verkehr mit den Stationen Auma, Krölpa (Grossh. Sachsen), Knau, Mossbach bei Neustadt a. d. Orla und Ziegenrück, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Triptis—Ziegenrück, ferner für Allstedt und Niederröblingen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2790	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 h (Eisen- und Stahlwaaren etc.) im Böhm.-Italienischen Güterverkehre	Altkladno	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Abfertigung nach den Bestimmungen des Tarifes für den Böhm.-Italienischen Güterverkehr	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhm.-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs pro Tonne = 1000 kg: 37·11	Variabel	Im Kartirungswege		
				Kladno						36·43				
2791	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Chamotteerde, Chamottemehl, Chamottespeise, Chamotteziegel, Chamottesteine und Chamottemörtel, sowie roher Thon (nur lose oder in Säcken verpackt)	Ober-Bris	Görz	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen der Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz, Monfalcone und Sagrado vom 1. Februar 1894. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz, Monfalcone und Sagrado, giltig vom 1. Februar 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	242 Heller		Im Kartirungswege		
2792	Südbahn-Gesellschaft		Ban-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben	Barcs (s. die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz)	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder von Stationen der Barcs-Pakráczer Bahn per Bahn in Barcs eingelangt sein. Ausgenommen von der Begünstigung sind jedoch solche Sendungen, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samač, Gunja-Brčka, Mitrowitz und Esseg stammen. Auf Transporte nach der Schweiz und nach Bayern, sowie darüber hinaus, findet die Begünstigung nicht Anwendung*)	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Holz von Südbahnstationen nach Wien (Matzleinsdorf) vom 1. April 1892	Verschieden	110 Heller inclus. ungar. Steuer und inclus. Auf- und Abladegebühr	Verschieden	Kartirung		*) Soweit die Begünstigung nach Wien transit Anwendung findet, werden bei Benützung directer Auslandstarife die sich bei Reexpedition in Wien jeweilig ergebenden Gesammt-Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann gewährt, wenn bahnämtlich die Instradirung nicht über Wien, sondern über eine andere Route erfolgt

Auf den oben ausgewiesenen Frachtsatz von 110 h wird, **jedoch nur rücksichtlich der per Schiff nach Barcs gelangten Sendungen** (ausgenommen von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samač, Gunja-Brčka, Mitrowitz und Esseg stammende Sendungen), im Rückvergütungswege

ein weiterer Nachlass von 12 h pro 100 kg bei Auflieferung von mindest. 5000 t à 1000 kg während der Begünstigungsdauer und
„ „ „ „ **16 h „ 100 kg „ „ „ „ 10000 t à 1000 kg** „ „ „

gegen auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und gegen die den Wassertransport nachweisenden Original-Schiffspapiere, welche Documente längstens bis Ende Februar 1896 in Vorlage gebracht werden müssen, geleistet.

Fortlaufende Nr.: 2793

Die Publication erfolgt von der und im Namen der: Südbahn-Gesellschaft / Betheiligten Verwaltungen

Das Zugeständniss wird gemacht:

Spalte	Eintrag
für Artikel	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben
für die Transportstrecke von	Barcs (siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach der Schweiz, Bayern, Süddeutschland, Frankreich und Peri, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samač, Gunja-Brčka und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 15000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder ab Stationen der Barcs-Pakraczer Bahn per Bahn in Barcs einlangen.
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. der Bahnfrachtbriefe ab Stationen der Barcs-Pakraczer Bahn, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1895 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife

nach	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg
Passau**)	Localtarife	Verschieden	a) 77·5 b) 80 kr. ö. W. pro 100 kg incl. ungar. Steuer und incl. Auflade-gebühr	Verschieden
Stationen der Französischen Ostbahn, ferner nach Bregenz transit und Buchs trans., mit der Bestimmung nach Südfrankreich	Oesterr.-Ungar.-Französ. Verbandstarif, Theil IV, Heft 2 vom 1. Juli 1894, bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serien 2)	Verschieden	Verschieden	Frcs. 5·50 pro Tonne = 1000 kg, bezw. 55 Centimes pro 100 kg
Den im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarife, Theil IV, 2. Heft enthaltenen Stationen	Oesterr.-Ungar.-Schweiz. Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serie 2)	Verschieden	Verschieden	45 Centimes pro 100 kg
Den im Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Verbandstarife, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen	Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 vom 1. October 1887 (Frachtsätze der Abtheilungen b) und c)	Verschieden	Verschieden	Mark 0·45 pro 100 kg
Folgenden Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen**) (siehe unten)	Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2 vom 1. August 1893 (Frachtsätze der Abtheilungen b) und c)	Verschieden	Verschieden	Mark pro 100 kg (siehe unten)
Peri*)	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr vom 1. October 1887	Frcs. 27·90 pro Tonne = 1000 kg	Frcs. 17·90 pro Tonne = 1000 kg	Frcs. 10 pro Tonne = 1000 kg

Folgende Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen**) — Nachlass, Mark pro 100 kg:

Stationen	a)	b)
Augsburg, Dachau, Günzach, München C. B., München O. B., München S. B. und Neuulm	0·64	0·39
Bruckmühl, Hausham, Holzkirchen, Kirchseeon, Miesbach und Rosenheim	0·64	0·26
Donauwörth und Nördlingen	0·64	0·52
Freilassing, Teisendorf und Traunstein	0·38	0·30
Freising	0·58	0·58
Röthenbach b. Lindau	0·54	0·36
Kempten	0·60	0·38
Kulmbach u. Probstzella	0·58	0·48
Landshut	0·51	0·51
Lichtenfels u. Meiningen	0·61	0·52
Marktl	0·45	0·35
Mittersendling und Penzberg	0·64	0·29

*) Der Frachtsatz für Peri gelangt nur für Sendungen zur Anwendung, welche nach westlich der Linie Padua—Bologna—Spezia gelegenen Stationen bestimmt sind.

**) Nach Stationen der kgl. Bayer. Staatsbahnen und nach Passau werden die nebenstehend unter a) angeführten Nachlässe, bezw. der unter a) angeführte ermässigte Frachtsatz nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, die unter b) angeführten Nachlässe, bezw. der zugestandene Frachtsatz unter b) für von westlich Draueck und von Stationen der Barcs-Pakraczer Bahn nach Barcs gelangte Sendungen gewährt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2794	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben	Sissek	Den im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Stationen der französischen Osthahn	Unter Aufrechthaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen *) Der Nachlass auf die directen Frachtsätze nach Buchs transit und Bregenz transit gilt nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte, bezw. für nach belgischen Stationen adressirte Sendungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, hinsichtlich der Sendungen von Sissek nach Würzburg und Wernfeld jedoch nur während offener Schiffahrt auf der Save und der Donau	Oesterr.-Ung.-Franz. Verbandstarif. Theil IV, Heft 2, vom 1. Juli 1894 (Frachtsätze der Serie 2)	Verschieden	Verschieden	Frcs. 2·20 pro Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Buchs transit und Bregenz transit für den Verkehr nach Belgien*)			Oesterr.-Ung.-Schweiz. Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1894 (Frachtsatz der Serie 2)	279 Centimes	257 Centimes	22 Centimes			
		K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben	Sissek via Leoben	Passau transit mit der Bestimmung nach Belgien, ferner nach Würzburg oder Wernfeld	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen mit directen nach belgischen Stationen, bezw. nach Würzburg oder Wernfeld lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen ist Sache der Partei		Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	90 kr. ö. W. incl. ung. Steuer	Besteht kein directer Frachtsatz	Im Kartirungswege	-	
			Eichen-, Rusten- und Eschenklötze, sowie andere Rundhölzer, ausnahmlich jener Holzgattungen, welche nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind	Barcs (Wasserprovenienz) via Leoben	Passau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen (auch Schutzwagen). Die Sendungen müssen nach Barcs per Schiff gelangt sein. Das Aufladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei			Verschieden, je nach der Länge der Klötze	68 kr. ö. W. incl. ung. Steuer	Verschieden, je nach der Länge der Klötze			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2795	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Bares	den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme jener südlich von Rosenheim und mit Ausnahme jener bayer. Stationen, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 26 bis einschl. 31 des directen Tarifes in die Gruppen 1, 2, 7, 8 und 19 der Einlagerungstabelle eingereiht sind, und zwar gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken Freilassing—Holzkirchen, Rott—Rosenheim, Kirchseeon—Rosenheim, Sauerlach—Tölz und Holzkirchen—Schliersee, ferner nach Reichenhall—Marquartstein und Aschau, sub b) nach den übrigen Stationen	Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen per Schiff via Draueck nach Bares gelangt sein und ab Bares oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Bares zulässig ist, auf Grund der Tarife für die nebenbezeichneten Verbände direct abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samac und Gunja-Brčka stammen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894	Verschieden	Verschieden	a) Mark 0·20 pro 100 kg b) Mark 0·50 pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdocumente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1895 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
					Stationen des directen Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Getreideverkehr			Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif, Theil III, Tarifheft Nr. 2, vom 1. August 1894			Mark 0·40 pro 100 kg			
					Stationen der Französischen Ostbahn			Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. October 1894			Frcs. 5 pro Tonne = 1000 kg			
					der Schweiz und den schweizer.-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz			Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. September 1893			50 Centimes pro 100 kg			
					Vorarlberg und Lindau			Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehr, Heft 2, vom 1. September 1894			40 h pro 100 kg			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2796	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Trifail, Hrastnigg und Sagor	Budapest S.B., Promontor und Téteny	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. **Für das in nebigen Relationen ein Gesammt-Verfrachtungsquantum von 2500 Tonnen à 1000 kg übersteigende Plusquantum**	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	96 Heller incl. ungar. Steuer	88 Heller incl. ungar. Steuer	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende, das verfrachtete Gesammtquantum nachweisende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2797	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle und Coaks (Kokes)	Triest S.B.	Cormons transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen à 1000 kg Mineralkohle und Coaks zusammen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach Udine bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen im Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen auf die Eisenbahnwagen in Triest hat die Partei zu besorgen. Erfolgt die Verladung durch die Bahnanstalt, so wird hiefür eine Gebühr von Frcs. 0·40 pro Tonne, bezw. von Frcs. 4·— pro Wagen berechnet	Vom 1. Jänner bis Ende December 1895	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	4·50 Francs pro Tonne = 1000 kg	3·— Francs pro Tonne = 1000 kg	1·50 Francs pro Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende, die Auflieferung des bedungenen Minimalquantums nachweisende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2798	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	1) Holz der Classe C und des Specialtarifes 2 2) Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen 3) Eichenholz-Extract	Bizorac	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarife, bezw. Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 1) 186 2) 243	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Blacko-Jakšič						1) 166 2) 211				
				Breznica-Njemačka						1) 178 2) 233				
				Caglin						1) 170 2) 215				
				Ciglenik						1) 166 2) 211				
				Josipovac-Kravice						1) 192 2) 250				
				Koska						1) 182 2) 237				
				Ljeskovica						1) 172 2) 221				
				Londjica						1) 172 2) 221				
				Našice						1) 176 2) 227 3) 228				
				Pleternica						1) 162 2) 205				
				Pozsega (Požega)						1) 170 2) 215				
				Ratkovica						1) 162 2) 201				
				Žoljan						1) 176 2) 227 incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2799	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Milch	Baranyavár-Monester Villány	Wien-Südbahnhof	Aufrechthaltung der übrigen Bestimmungen für Eilgut	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Heft 1, giltig vom 1. November 1893	Heller 622 602	Heller 479 455	Heller 143 147	Im Kartirungswege		
			Milchgefässe, leer retourgehende bei Beförderung als Eilgut	Wien-Südbahnhof	Baranyavár-Monester Villány				606 586	457 435	149 151			
									incl. ung. Transportsteuer					
2800	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Eichenholzextract	a) Barcs b) Sissek	Bregenz St. Margarethen Buchs	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der einschlägigen Normaltarife	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Tarifsätze	a) b) 133·9 142·7 134·6 145·2 131·1 140·7 kr. incl. Steuer		Im Kartirungswege		
2801	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Barcs	Leoben transit	Transporte müssen für an den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen gelegene Mühlen-Etablissements zum Zwecke der Vermahlung bestimmt sein und von Bahn zu Bahn abgefertigt werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Für derlei Sendungen nach Lambach und westlich Lambach gelegene Stationen der Linien bis Passau, Ried, Simbach und Salzburg Auf den Original-Frachtbriefen muss ersichtlich sein, dass die betreffenden Sendungen ab Leoben, resp. Leobersdorf auf Grund der im Verordnungs-Blatt Nr. 144 ex 1894, Post 2359, publicirten Ermässigung abgerechnet wurden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	171 Heller	130 Heller	41 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der Original-Frachtbriefe bis zur definitiven Bestimmungsstation, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Leobersdorf transit	Für derlei Sendungen nach Stationen der Strecke St. Valentin bis Gunskirchen			171 Heller	130 Heller	41 Heller			
									incl. ungar. Transportsteuer					
2802	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose und Stärkezucker]) im Exporte nach Ostindien	Rossitz	Triest und Fiume	Die in der Nummer 130 dieses Blattes vom 13. November d. J. auf Seite 2172 unter der fortlaufenden Nummer 1987 enthaltene einschlägige Publication wird hiemit dahin ergänzt, dass in der mit „von“ überschriebenen Rubrik nach dem Werte „Smiřitz“ die Werte „und Rossitz“ zur Einschaltung gelangen								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2803	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte, Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Zenta	Triest S.B. Triest Freihafen S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	191·7 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	124·0 kr. ö. W.	67·7 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2804	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Feiner Zwieback	G y ö r	T r i e s t S.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief / Bei Aufgabe beliebiger Quantitäten Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Die bezüglichen Sendungen müssen per mare zum Exporte gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1895	356 / 601 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	344 / 388 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	12 Heller / 213 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, und die den Export per mare nachweisenden Schiffsconossements, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2805	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Brennholz	Szombathely und Acsad	Wien E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Besteht kein directer Tarif		52 Heller = 26 kr. ö. W. incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
2806	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen, k. und k. Bosnabahn	Ermässigte Eilgüter	Triest S.B.	Sarajevo	Unter Einhaltung der Bestimmungen der Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen, bezw. Ungar.-Adriatischer Verbandstarif, Heft 2	Directer Frachtsatz besteht nicht	1030 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
2807	Südbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Traubenzucker, Stärkezucker, Traubenzucker-Syrup und Stärkezucker-Syrup	Poprád-Felka Igló	Triest S.B.	Bei Frachtzahlung für mindest. a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Poprád-Felka: a) 262·8 b) 202·5 Igló: a) 255·4 b) 195·1 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transp. steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2808	Südbahn-Gesellschaft		Tabak, roh, d. s. Tabakblätter, unverarbeitet, und Tabakschrot	Bares	Divacca (mit der Bestimmung nach Rovigno)	Bei Provenienz von Bares; Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	281	234	47	Im Kartirungswege		
				Budapest Südbahn	Klagenfurt loco	Battonya			313	302	11			
					Klagenfurt loco	Csaba			313	302	11			
					Laibach S.B. loco	Csaba			313	267	46			
					Divacca (mit der Bestimmung nach Rovigno)	Csaba			356	262	94			
					Laibach S.B. loco	Hajdu-Dorogh			313	269	44			
					Klagenfurt loco	Nagy-Karoly			313	292	21			
					Laibach S.B. loco	Nagy-Karoly			313	257	56			
					Divacca (mit der Bestimmung nach Rovigno)	Nyirbátor			356	272	84			
					Klagenfurt loco	Rakamaz			313	294	19			
					Klagenfurt loco	Szolnok			313	296	17			
					Laibach S.B. loco	Szolnok			313	249	64			
					Laibach S.B. loco	Tolna			313	229	84			
					Divacca (mit der Bestimmung nach Rovigno)	Tolna			356	254	102			
									Heller incl. ungar. Steuer					
2809	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Wein und Weinmost	Wien (Matzleinsdorf), „ St.E.G., „ E.W.A. und Klein-Schwechat (und vice versa)	Ebenfurt loco	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Niederösterr. Gemeinschaftsverkehr. Tarif für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern vom 1. August 1893	44 Heller	36 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
2810	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Zákány loco und transit	Kanizsa	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige, für Getreide, bezw. Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	131 Heller incl. ungar. Steuer	118 Heller incl. ungar. Steuer	13 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Kanizsa	Wien-Matzleinsdorf									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2811	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Leinenwaaren (excl. Wäsche und Kleider), auch Packleinen (rohe Sackleinwand, Sackdrillich, Sackzwilch, Rupfen), auch verpackt, dann Militärwäsche, auch Militärkleider aus Drillich oder Zwilch, sowie Militärbrodsäcke, unverpackt oder in beliebiger Verpackung	Poprád-Felka Késmark	Triest S.B.	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten. b) und c) Bei Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief c) das Ladegewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife bezw. Ungar.-Adriatischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2	Verschieden	a) 360·6 b) 335·0 c) 313·0 — a) 370·6 b) 344·0 c) 322·0 kr. ö. W. incl. Mgb. u. ung. Tranp.-Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2812	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Velencze Sió-Fok	Wien (St.E.G.) Wien (St.E.G.) und Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne nicht früher Durchführung im Tarifwege erfolgt	Tarif für den Westungar.-österr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893	in Hellern 144 181 incl. Mgb. und ungar. Transp.-Steuer	116 150	28 31	Im Kartirungswege		
2813	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahn-Bauinventargegenstände	Laibach (S.B.)	Wien (Matzleinsdorf)	Sendungen müssen vom Baue der Unterkrainer Bahnen herrühren. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Variabel	150 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
2814	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Pos. 8—57 des Tarif-Theiles I	Leibnitz	Barcs transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Sendungen müssen zum Kirchenbau in Essegg bestimmt und an den dortigen Kirchenbauverein adressirt sein. Das Aufladen hat die Partei besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben, giltig vom 1. Jänner 1894	66 Heller incl. ungar. Steuer	60	6 Heller	Im Kartirungswege		
2815	Oesterr. Nordwestbahn	Böhm. Commercialbahn	Zucker der Classe II	Časlau Doudleb Rossitz Sedletz-Kuttenberg Slatinan	Jičin	a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Kreuzer ö. W. 50 56 50 46 61	a) b) 46 39 51 43 44 38 42 36 53 45	a) b) 4 11 5 13 6 12 4 10 8 16	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2816	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Baumaterialien u. Kalksendungen Bau- und Bruchsteine, ferner Kalk	Teschen Jablunkau und von den auf der offenen Strecke zwischen Jablunkau und Trzynietz gelegenen Verladestellen	Karwin	Die Sendungen müssen für den Karwiner Kirchenbau bestimmt sein. Be- und Entladung durch Parteiorgane Zahlung der Fracht nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1895	Localtarif	Variirt	5 kr. pro 100 kg fl. 6·20 pro Wagen		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die Bauleitung des Karwiner Kirchenbaues lautende Original-Frachtbriefe bis 31. März 1896	
2817	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Brennholz	Bystritz	Trzynietz	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	—	4 kr.	—	Im Kartirungswege		
2818	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Coaks	Oderberg transit	Ruttka transit	**Minimalquantum 25000 t.** Sendungen müssen für Nyustya-Likér bestimmt sein. Die Partei hat die Verladung in Karwin zu besorgen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Oesterr.-Ungarischen Kohlentarifes massgebend	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Local-, bezw. Verbandstarife	Kreuzer 20	18·1	1·9	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber und Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe bis Ende März 1896	Im Falle die Sendungen in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				Karwin					17	15·8	1·2			
2819	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungar. Staatsbahnen	Coaks	Oderberg	Karansebes	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen sind die für den Kohlenverkehr bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgend	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1895	Oberschlesisch-Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr	Kreuzer 94	88	6	Im Kartirungswege		Im Falle die Sendungen in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				M.-Ostrauer Kohlen-Revier, M.-Ostrau und Hruschau					92	86	6			
2820	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze	Ruttka transit (von Gömörer Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen)	Dombrau (für Witkowitz)	**Minimalquantum 150000 t.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Verladung durch die Partei	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Localtarife	19·9 kr.	13·08 kr.	6·82 kr.	Im Rückvergütungswege (bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe bis 1. März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2821	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	den zwischen Kaschau und Poprád-Felka (beide inclus.) gelegenen Stationen	Zwardon trs., Trzynietz loco Werk und Teschen trs.	**Minimalquantum a) 50000 Tonnen. b) 60000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. Die Begünstigung für Zwardon trs. wird nur für Sendungen nach Friedrichshütte und Wegierska-Gorka angewendet. Sendungen für Teschen trs. müssen nach Ustron und Baschka bestimmt sein. Für solche Transporte, für welche in den diversen Verbänden eventuell billigere officielle Ausnahmetarife bestehen, entfällt jede Rückvergütung; die betreffenden Sendungen, sowie die über Oderberg hinaus verfrachteten Sendungen werden jedoch in das bedungene Minimalquantum miteingerechnet. Die Aufladung aller, sowie die Abladung der in Trzynietz anlangenden Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Localtarif	Variirt	ad a) 0·12 kr. ad b) 0·115 kr. } Einheitssatz pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege (bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende und detaillirt zu consignirende Original-Frachtbriefe, bezw. bei in das Jahresquantum einzurechnenden Sendungen über Oderberg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1896	
2822	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz	Kassa loco und transito Eperjes loco und transito, sowie von Stationen der Strecke Abos—Héthárs (beide inclusive)	Oderberg loco und transito Teschen transito	**Ad a) Bei einem Minimalquantum von 5000 Tonnen. Ad b) Bei einem Minimalquantum von 10000 Tonnen.** Die für Kassa festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Kassa, bezw. in den cartellgemäss via Kassa instradirenden Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen aufgegeben und zur Station per Achse, bezw. auf einem Industrie- oder Strassenbahngeleise zugeführt wurden, welcher Umstand seitens der Aufgabsstation zu bestätigen ist. Die für Oderberg festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche österreichische und ausländische Stationen Anwendung, welche cartellgemäss ausschliesslich via Oderberg instradiren. Eine Ausnahme bilden lediglich die Stationen Brodek, Kojetein, Kremsier, Prerau, Prossnitz und Olmütz loco und transito, sowie Böhm.-Trübau loco und transito, für welche die publicirten Nachlässe sowohl via Oderberg als via Zsolna—Vlarapass gewährt werden. Die für Teschen trs. festgesetzte Begünstigung wird nur auf Sendungen angewendet, die nach einer Station der Städtebahnlinie der K.F.N.B. (exclus. Teschen) bestimmt sind. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Specialtarifes I	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Local-, bezw. Verbandstarife		Ad a) 10 kr. Refactie pro 100 kg, ad b) 5 kr. Super-Refactie pro 100 kg für das die ersten 5000 Tonnen übersteigende Quantum		Im Rückvergütungswege	Auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende, mit der bedungenen Bestätigung versehene Aufgabs-Recepisse, resp. Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens drei Monate nach Ablauf der Begünstigung vom Aufgeber vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2823	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und kgl. Ungar. Staatsbahnen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Den weiter unten angeführten Stationen *)	Oderberg transit	Die Sendungen müssen nach einer Ausland- oder Elbe-Umschlags-Station bestimmt sein. Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ungar.-Deutschen Holz- und Borke-Tarifes. Bei Aufgabe von Hölzern über 6·3 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10000 kg nach jedem verwendeten Wagen berechnet	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende 1895	Ungar.-Deutscher Holz- und Borke-Verkehr	Variirt	*) In kr. ö. W. incl. Oderberger Ueberfuhrs-Gebühr	Variirt	Im Kartirungswege		
2824	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Karwin	Trzynietz loco Werk	**Minimalquantum 75000 Tonnen.** Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu geschehen. Falls das Minimalquantum von 75000 Tonnen nicht erreicht werden sollte, werden die Sendungen von Karwin mit 4 kr., jene von Dombrau mit 5 kr. pro 100 kg berechnet	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 7·3	kr. 3·8	kr. 3·5	Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege		
				Dombrau					8·2	4·4	3·8			
2825	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Dombrau oder Karwin	Eperjes	Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der Eperjes-Bartfelder Localbahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1895	Localtarif	47·8 kr.	43 kr.	4·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1896	

***) Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.**

Station	kr.
Ajnácskö	44
Alsó-Sajo	57
Apabida	99
Arad	79
Bajmok	85
Balogfalva	45
Bánfi-Hunyad	91
Bánréve	49
Bátony	47
Bátyu	64
Bellus	30
Beregszász	68
Berzova	87
Beszterczebánya	37
Bettlér	55
Bihar-Püspöki	78
Brátka	86
Bucsa	87
Bnstyabáza	78
Csaba	72
Csap	62
Csucsa	89
Dálja	94
Debreczen	73
Dobsina	58
Eger	61
Egeres	94
Élesd	83
Erdöd	93
Eszék	97
Eszék-Alváros	97
Feled	46
Fülek	43
Garam-Berzencze	34
Gilvács trs.	81
Gombos-Bogojevo	93
Gyoma	68
Gyöngyös	57
Halmi	76
Homonna	63
Hricsó	22
Huszt	75
Illava	30
Kaál-Kapolna	58
Királybáza	73
Kis-Majtény	81
Kis-Terenne	47
Kocskócz	65
Kolozsvár	98
Krivány-Gyetva	37
L.-Tolcsva	62
Lónyabánya	39
Losoncz	41
M.-Sziget	82
M.-Laborcz	69
Magyar-Nádas	96
Maros-Illye	95
Mezö-Telegd	81
Mikola	77
Miskolcz	55
Munkács	68
Nagy-Bicse-Predmér	22
N.-Károly	81
N.-Mihály	62
Nagy-Szöllös	72
Nemes-Militics	88
Nagyvárad	79
Nyiregybáza	65
Nyustya-Likér	51
Ormezö	62
Pálfalva	46
Párkány-Nána	53
Pászto	49
Perbenyik	62
Pr.-Szt. Iván	91
Puchó-Kocskócz	28
Putnok	50
Radna-Lippa	84
Radvány	67
Rév	84
Rimabánya	50
Rimaszécs	48
Rimaszombat	48
Rozsnyó	55
Sajo-Szt. Péter	53
Salgó-Tarján	46
Soborsin	90
Som	66
Somos-Ujfalu	44
Strabicso	66
Szalonta	79
Szatmár	79
Szerencs	59
Szolnok	61
Szürthe	64
Taraczköz	80
Tepla-Trencsén-Teplicz	33
Tisza-Lucz	57
Tisza-Ujlak	70
Tiszolcz	52
Tokaj	61
Tornallya	51
Tótmegyer	46
Tótvárad	89
Trencsen-Isztebnik	33
Ungvár	65
Vadna	51
Vág-Beszterczc	26
Véghles-Szalatna	36
Vinkovci	98
Vukovár	96
Zám	93
Zólyom	35
Zólyom-Brezó	45
Zombor	89

Mátraer Localbahn-Station.

Station	kr.
Balla	54

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2826	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle		Csorna	**Bei Auflieferung von 4500 Tonnen.** Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn bestimmt sein, und hat auf den Frachtbriefen diese Eisenbahn oder ein Organ derselben als Aufgeber und als Adressat zu figuriren. Unter Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Heft 3 des Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehres	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
				Dombrau					57	45	12			
				Karwin					56	45	11			
2827	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle, Coaks und Briquettes		1) Zsolna (Sillein) 2) Rutka	Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der kgl. Ungar. Staatsbahnen bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1895	Local-, bezw. Verbandstarif	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis Ende März 1896	Bei den in Oderberg von Deutschland eintretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet. Der Karwin- oder Dombrau-Kaschauer Frachtsatz wird nur auf ein Maximal-Jahresquantum von 4200 Tonnen angewendet
				Oderberg transit					1) 16·0 2) 20·0	1) 12·4 2) 14·9	1) 3·6 2) 5·1			
				Dombrau					1) 20·6 2) 23·8	1) 10·8 2) 13·3	1) 9·8 2) 10·5			
				Karwin					1) 20·0 2) 23·4	1) 10·4 2) 13·0	1) 9·6 2) 10·4			
				Dombrau oder Karwin	Kassa				47·7	41·6	6·1			
2828	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks		Zwardon	**Minimalquantum 1) 2500, 2) 55000 Tonnen.** Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1896	
				1)						Ad 1)				
				Karwin Dombrau					20·4 21·2	13·2 13·8	7·2 7 4			
				2)						Ad 2)				
				Karwin					20·4	9·2	11·2			
2829	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Der in der gegenwärtigen Nummer des Verordnungs-Blattes sub Pos. 2828, für nebenstehende Transporte von Karwin nach Zwardon bei Auflieferung eines Jahresquantums von **55000 Tonnen** verlautbarte Frachtsatz von **9·2 kr.** pro 100 kg wird vom 1. Jänner 1895 bis zur Behebung der Betriebsstörung in den Graf Larisch'schen Karwiner Schachten, längstens aber bis Ende 1895 bei Einhaltung der dortselbst bestimmten Bedingungen auch für Sendungen von Dombrau nach Zwardon angewendet, insoferne das vorbezeichnete Jahresquantum erreicht wird. Die von Dombrau während dieses Zeitraumes verfrachteten Kohlen- und Coaks-Mengen werden in das stipulirte Minimalquantum von 55000 Tonnen miteingerechnet. Die Dombrauer Sendungen müssen gleichfalls unter der Firma der gräfl. Larisch-Mönnich'schen Central-Direction zur Aufgabe gelangen.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2830	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Coaks und Briquettes	Oderberg*)	Budapest nyugoti pályaudvar	Minimalquantum 20000 Tonnen. Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Ausnahmetarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr vom 1. März 1892, Heft 1 und 2	66	60	6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1896	*) Für aus Deutschland in Oderberg übertretende Kohlen- etc. Sendungen wird zu den gewährten Refactiesätzen noch als Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg hinzugerechnet. **) Für Sendungen von Mähr.-Ostrau und Hruschau finden die für das Ostrauer Revier zugestandenen Refactie-Frachtsätze Anwendung
					Palota				65	60	5			
					Kőbánya alsó pályaudvar				66	60	6			
					Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-Kitérő, Budapest d. p. t. p. u., Budapest-Lipótváros				66	60	6			
					Budapest-Kelenföld				68	62	6			
					Kőbánya felsö p. u., Kőbánya-hizlalda				66	60	6			
				Dombran	Budapest nyugoti pályaudvar				64	58	6			
					Palota				63	58	5			
					Kőbánya alsó pályaudvar				64	58	6			
					Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-Kitérő, Budapest d. p. t. p. u., Budapest-Lipótváros				64	58	6			
					Budapest-Kelenföld				66	60	6			
					Kőbánya felsö p. u., Kőbánya-hizlalda				64	58	6			
				Karwin	Budapest nyugoti pályaudvar				63	57	6			
					Palota				62	57	5			
					Kőbánya alsó pályaudvar				63	57	6			
					Budapest-Jozsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-Kitérő, Budapest d. p. t. p. u., Budapest-Lipótváros				63	57	6			
					Budapest-Kelenföld				66	60	6			
					Kőbánya felsö p. u., Kőbánya-hizlalda				63	57	6			
				Ostrauer Kohlenrevier**)	Budapest nyugoti pályaudvar				64	58	6			
					Palota				63	58	5			
					Kőbánya alsó pályaudvar				64	58	6			
					Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-Kitérő, Budapest d. p. t. p. u., Budapest-Lipótváros				66·4	62	4·4			
					Budapest-Kelenföld				68·4	64	4·4			
					Kőbánya felsö p. u., Kőbánya-hizlalda				66·4	62	4·4			

1. Die für die Station Budapest-Kelenföld giltige Refactie wird auch für Sendungen nach den Stationen Budapest-Südbahn und Ó-Buda-Filatorigát unter Einrechnung in das bedungene Minimalquantum angewendet.
2. Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 60000 Tonnen wird für das das Ladegewicht der Wagen überschreitende Uebergewicht von in maximo 5% keine Frachtgebühr erhoben. Wenn die für die Budapester Gasfabrik nach Budapest-Ferenczváros und -Józsefváros bestimmten Steinkohlentransporte von diesen Bahnhöfen auf den Eisenbahnwagen unmittelbar in die Gasfabrik überführt und dort durch die Arbeiter der Fabrik ausgeladen werden, so wird für diese Leistung auf Grund der vorzulegenden Original-Frachtbriefe der Betrag von 0·6 kr. pro 100 kg rückvergütet.
3. Diese Begünstigung kann nach Abschluss eines Vertrages mit den kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und nach Deponirung einer Caution von **fl. 10000 ö. W.** auch im Kartirungswege angewendet werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2831	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungarischen Staatsbahnen	Mineralkohle	1) Oderberg transit 2) Dombrau, Mähr.-Ostrauer Kohlenrevier, Mähr.-Ostrau und Hruschau 3) Karwin	Báziás Orsova Verciorova	**Minimalquantum 500 Tonnen.** Unter Aufrechthaltung der für den Kohlentransport giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Zwecken der Regulirung des „Eisernen Thores" an der unteren Donau bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr	kr. Báziás: 1) 96, 2) 94, 3) 94 Orsova: 1) 102, 2) 100, 3) 99 Verciorova: 1) 102, 2) 100, 3) 100	kr. Báziás: 1) 90, 2) 89, 3) 88 Orsova: 1) 96, 2) 95, 3) 95 Verciorova: 1) 96, 2) 95, 3) 95	kr. Báziás: 1) 6, 2) 5, 3) 6 Orsova: 1) 6, 2) 5, 3) 4 Verciorova: 1) 6, 2) 5, 3) 5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Adressaten lautenden Original- und Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1896	Für die in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen wird als Ueberfuhrsgebühr noch 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
2832	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der königl. ungarischen Staatsbahnen	Mineralkohle	Sämmtlichen Gruben des Ostrauer Revieres Mähr.-Ostrau Dombrau Karwin	Pozsony (Pressburg)-Ujváros	**Minimalquantum ad a) 10000 Tonnen, ad b) 15000 „, ad c) 20000 „** Unter Aufrechthaltung der für Kohlentransporte bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen zu Regiezwecken der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Kohlentarife	kr. a) 45·3 b) 45·3 c) 45·3	kr. a) 42 b) 40 c) 38	kr. a) 3·3 b) 5·3 c) 7·3	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe bis Ende März 1896	
2833	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungarischen Staatsbahnen	Mineralkohle und Coaks	Dombrau oder Karwin	a) Baja b) Ujvidék c) Eszék (Essegg)	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen für die an den genannten Städten befindlichen Gasanstalten bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Ausnahmetarif für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr, Heft 2	kr. 84 90	kr. a) 66 b) 70 c) 71	kr. 18 — 19	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1896	
2834	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungar. Staatsbahnen	Mineralkohle und Coaks	Dombrau oder Karwin	Zágráb (Agram)	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohlen und Coakstransporte bestehenden tarifarischen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Zágráber Gasanstalt bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Oesterr.-Ungar. Kohlentarif, Heft 2	86 kr.	78 kr.	8 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Agramer Gasgesellschaft als Aufgeber und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2835	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Dombrau	1) Belgrad loco 2) Belgrad trs.	Bei Aufrechthaltung der für Kohlentransporte giltigen Tarifbestimmungen ist die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu bezahlen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1895	Besteht kein directer Tarif		Frcs. in Gold 1) 2·12 2) 2·07		Im Kartirungswege		
				Karwin						1) 2·09 2) 2·04				
2836	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Schwefelkiese und Schwefelkiesabbrände	Margitfalu trans. (für in Szomolnokhuta zur Aufgabe gelangende Sendungen)	Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (loco und transit)	**Minimalquantum 50000 Tonnen.** Die Sendungen müssen auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder auf den Linien der kgl. ungarischen Staatsbahnen oder, wenn beide Bahnen am Transporte betheiligt sind, auf beiden Linien insgesammt zumindest 100 km durchlaufen. Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens. Be- und Entladung der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu geschehen. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Local-, bezw. Verbandstarife	Frachtsätze des Specialtarifes 3	Sowohl auf den Linien der kgl. ungar. Staatsbahnen als auch auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Einheitssatz von 0·11 kr. pro 100 kg und 1 km, hinzugerechnet pro Wagen und Bahn je 1 Gulden Mgb. und die ungar. Transportsteuer	Variirt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1896	
			Schwefelkiesabbrände	Horka, Brassó trs. (für in Zernest zur Aufgabe gelangende Sendungen) Mármaros-Sziget trans. (f. in Kis-Bocskó zur Aufgabe gelangende Sendungen) Budapest-Ferenczváros Pozsony										
2837	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	K. ungar. Staatsbahnen und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelkiesabbrände	Budapest-Ferenczváros	Trzynietz	Bei Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen sind in leer zurückgebenden Kohlenwagen zu befördern. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei zu bewerkstelligen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband	Kreuzer 60·5	40·0	20·5	Im Kartirungswege		Bei Verladung in anderen Wagen als in leer retourgehenden Kohlenwagen gelangen nicht die hier publicirten, sondern die tarifmässigen Frachtsätze zur Einhebung. Im Falle des Ueberganges der Sendungen nach Deutschland wird zum Frachtsatze nach Oderberg eine Ueberfuhrsgebühr nicht mehr hinzugerechnet
					Dombrau				64·5	43·0	21·5			
					Oderberg				66·5	45·0	21·5			
					Mähr.-Ostrau				69·0	47·3	21·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2838	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Roheisen	Trzynietz	Zsolna	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	13·5 kr.	10·7 kr.	2·8 kr.	Im Kartirungswege		
2839	Buschtěhrader Eisenbahn		Holzstoff in nassem Zustande	Schlackenwerth	Prag (Sandthor)	1. **Mindestverfrachtung von 400 t (à 1000 kg.)** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	31·3 kr. ö. W.	27·5 kr. ö. W.	3·8 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
2840	Buschtěhrader Eisenbahn		Holzstoff in nassem Zustande	Eger (B.E.B.) loco	Prag (Sandthor)	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 200 t (à 1000 kg),** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	39 kr. ö. W.	35 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnseitig beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätest. 31. Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
2841	Buschtěhrader Eisenbahn		Holzstoff und Holzzellstoff in nassem Zustande	Chodau	Prag (Sandthor)	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 t (à 1000 kg),** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887, nebst Nachträgen I—V	34·5 kr. ö. W.	29·0 kr. ö. W.	5·5 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnseitig beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätest. Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2842	Buschtěhrader Eisenbahn		Cichorien, fabricirt, Cichorienmehl und andere Kaffeesurrogate als Frachtgut	Komotau (B.E.B.)	Prag Smichow (B.E.B.) loco	1. **Mindestverfrachtung von 400 t (à 1000 kg).** 2. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I bis V	50·2 kr. ö. W.	40·0 kr. ö. W.	10·2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1896; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
2843	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Chrasterhof	Aussig (Oe.N.W.B.)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1895	Tarif Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894; Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, bezw. Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Kreuzer ö. W. 49·0	46·3	2·7	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende September 1895.	*) In dieser Relation besteht für Rohzucker kein directer Frachtsatz
				Jungbunzlau (B.N.B.)					51·5	48·0	3·5			
				Kuttenthal					49·0	46·3	2·7			
				Satalic					51·0	50·9	0·1			
				Münchengrätz	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)				50·5	48·0	2·5			
				Svijan Podol					53·0	48·0	5·0			
				Bakow (B.N.B.)	Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				*)	46·3	—			
				Chrasterhof					52·0	46·3	5·7			
				Jungbunzlau (B N.B.)					51·0	46·3	4·7			
				Kuttenthal					52·0	46·3	5·7			
				Münchengrätz					49·5	46·3	3·2			
				Satalic					54·0	50·9	3·1			
				Svijan Podol					52·5	46·3	6·2			
2844	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gerste und Malz	Prerau transito oder Hullein transito	Rzikowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen von Rzikowitz müssen bis Prerau oder Hullein im Localverkehre und ab diesen Stationen auf Grund directer Tarife, und die Sendungen nach Rzikowitz bis Prerau oder Hullein auf Grund directer Tarife und ab dort im Localverkehre expedirt werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	6·2 kr.	2·2 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die einen Rückvergütungsstempel Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Rzikowitz	Prerau transito oder Hullein transito				6·2 kr.	2·2 kr.	4·0 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2845	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenerze	Eisenerz	Beuthen O.S.E. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte O.S. Koschentin Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Tworog Zabrze	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen: Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt“ des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss: Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Hochofenstationen auf Grund der im Ausnahmetarife Nr. 3 B, Nachtrag IV vom 1. October 1894 zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 4 vom 1. August 1893, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, und der Sendungen nach Friedland und Trzynietz auf Grund der nebenbezifferten Kartirungs-Frachtsätze: thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau: Abladen der Sendungen in Friedland und Trzynietz durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Nachtrag IV vom 1. October 1894 zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 4, vom 1. August 1893, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes			15·6 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Die ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege finden gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden und die nebst der bezüglichen Refactie-Rechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden müssen, Anwendung	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen nebenbezeichneter Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Der nach den nebengenannten oberschlesischen Stationen zugestandene Nachlass wird um die jefalls nach dem Stande der österr. Währung bestehenden tarifmässigen Coursdifferenzen vermindert, bezw. erhöht, wenn die bezüglichen tarifmässigen Frachtsätze um diese Coursdifferenzen gekürzt, bezw. erhöht werden. Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen zugleich ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden, das jedoch nach Trzynietz rücksichtlich der Strecke Teschen—Trzynietz nicht zur Anwendung gelangt
					Friedland K.F.N.B.			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 65·1 kr. b) 51·9 kr.		Ad a) im Kartirungswege und ad b) durch Anwendung der Kartirungs-Frachtsätze und Rückvergütung bei Friedland von 13·2 kr. und bei Trzynietz von 13·4 kr. pro 100 kg aus denselben		
					Trzynietz					a) 72·4 kr. b) 59·0 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2846	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenerze	Eisenerz	M.-Ostrau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 45000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Vorschreibung der directen Abfertigung auf den letzteren: Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss: Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau: Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 60·9 kr. b) 53·3 kr.		Ad a) im Kartirungswege und ad b) durch Anwendung des Kartirungs-Frachtsatzes und Rückvergütung von 7·6 kr. pro 100 kg aus demselben	Der ermässigte Frachtsatz im Rückvergütungswege findet gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden und die nebst der bezüglichen Refactie-Rechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden müssen, Anwendung.	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsmindeningen wird im Sinne des § 77 des Betriebs-Reglements eine Haftung nicht übernommen. Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen zugleich ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden
				Schönbrunn	M.-Ostrau					a) 60·9 kr. b) 53·3 kr.				
2847	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Kozy	Chybi	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Jänner 1895	Localtarife	kr. 15·8	kr. 13·2	kr. 2·6	Im Kartirungswege		
				Kenty					19·0	17·2	1·8			
				Andrychau					23·8	22·8	1·0			

<table>
<tr><th rowspan="3">Fortlaufende Nr.</th><th colspan="2">Die Publication erfolgt</th><th colspan="5">Das Zugeständniss wird gemacht:</th><th colspan="2">Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht</th><th rowspan="2">Zugestandener Frachtsatz</th><th rowspan="2">Nachlass vom bestehenden Frachtsatze</th><th rowspan="3">Art der Durchführung</th><th rowspan="3">Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gegeben muss</th><th rowspan="3">Besondere Bemerkungen</th></tr>
<tr><th rowspan="2">von der</th><th rowspan="2">und im Namen der</th><th rowspan="2">für Artikel</th><th colspan="3">für die Transportstrecke</th><th rowspan="2">und gilt in der Zeit</th><th rowspan="2">Bezeichnung</th><th rowspan="2">Frachtsatz per 100 kg</th></tr>
<tr><th>von</th><th>nach</th><th>bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen</th><th colspan="2">per 100 kg</th></tr>
<tr><td>2848</td><td>Kaiser Ferdinands-Nordbahn</td><td></td><td>Rostfallzünder</td><td>Myslowitz transito</td><td>Trzebinia (für Siersza)</td><td>Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Weiterbeförderung der Sendungen ab Trzebinia per Schleppbahn nach Siersza</td><td>Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895</td><td>Localtarif vom 1. Jänner 1893</td><td>9·4 kr.</td><td>8·3 kr.</td><td>1·1 kr.</td><td>Im Rückvergütungswege</td><td>Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses</td><td></td></tr>
<tr><td>2849</td><td>Kaiser Ferdinands-Nordbahn</td><td>Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft</td><td>Eisenerze, Kiesabbrände und Schlacken, als: Converterschlacken (eisenhaltige, zur Verhüttung), Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen und Walzenschlacken</td><td>Segen-Gottes</td><td>Antonienhütte
Beuthen O.S.E.
Beuthen R.O.U.E.
Bobrek
Borsigwerk
Friedrichshütte
Gleiwitz
Kattowitz
Königshütte Oberschl.
Laurahütte
Ludwigsglück
Morgenroth
Schwientochlowitz
Tarnowitz
Zabrze</td><td>Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladewicht der verwendeten Wagen. Directe Abfertigung auf Grund der Frachtsätze des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890, Ausnahmetarif Nr. 39a.</td><td>Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895</td><td>Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbands-Gütertarif. Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890</td><td></td><td></td><td>6 Markpfennige</td><td>Im Rückvergütungswege</td><td>Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden und nebst der bezüglichen Refactieberechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden müssen</td><td>Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die tarifmässigen Frachtsätze oder die österreichischen Gebührenantheile aus denselben eine Restringirung erfahren, so wird eine gleichmässige Reduction des Frachtnachlasses vorbehalten</td></tr>
<tr><td>2850</td><td>Kaiser Ferdinands-Nordbahn</td><td></td><td>Kalk, gebrannten</td><td>Stauding</td><td>Bautsch
Schwansdorf
Tschirm
Wigstadtl
G.-Glockersdorf
Jogsdorf
Odrau
Ottendorf bei Troppau
Mladetzko
Eckersdorf
Freihermersdorf
Fulnek
Zdounek
Zborowitz
Zistersdorf</td><td>Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane</td><td>Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895</td><td>Localtarife, bezw. bezüglich der Sendungen nach Mladetzko, Eckersdorf und Freihermersdorf auch Publicationen im Verordnungsblatte Nr. 147 ex 1894, sub den Positionen 2674, 2675 und 2676</td><td>kr.
22·9
20·5
18·9
17·7
15·3
13·3
11·3
15·7
19·0
19·0
20·0
10·9
22 6
24·2
34·9</td><td>kr.
19·4
17·0
15·4
14·2
12·3
10·8
9·3
14·0
17·0
17·9
19·4
9·0
20·4
21·6
32·8</td><td>kr.
3·5
3·5
3·5
3·5
3·0
2·5
2·0
1·7
2·0
1·1
0·6
1·9
2·2
2·6
2·1</td><td>Im Rückvergütungswege</td><td>Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses</td><td>*)</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Wernsdorf</td><td>Wsetin
Rožnau</td><td></td><td></td><td></td><td>15·8
13·5</td><td>13·0
11·2</td><td>2·8
2·3</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

*) Die Beförderung von Kalk nach den Stationen Schwansdorf, Tschirm, Gr.-Glockersdorf, Jogsdorf und Ottendorf bei Troppau ist nur unter der Bedingung gestattet, wenn der Versender zugleich auch im Namen des Empfängers gegenüber der Versandtstation schriftlich erklärt, dass auf die Errichtung von gedeckten Räumen zum Zwecke einer etwaigen Einlagerung der Sendungen in den Empfangsstationen verzichtet wird, sowie, dass die letzteren innerhalb der tarifmässigen Frist vom Wagen auf die Strassenfuhrwerke abgeladen und sofort abgeführt werden, da eine Ablagerung nicht zugestanden wird. Für einen aus diesem Anlasse erwachsenden Schaden wird eine Haftung nicht übernommen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2851	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche			**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der an einem Tage in einer der begünstigten Relationen zur Aufgabe kommenden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien, bezw. bezüglich der letzten drei Relationen mit dem Stationsvorstande in Brünn vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter und das Gewicht 50 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explodirbare Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli, jedenfalls aber solche unter 1000 Cubikcentimeter pro Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. In der Bestimmungsstation muss die Abnahme sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden mit Anfang der letzteren erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zum Zwecke der Sicherstellung der Auflieferung des nebenbezifferten Minimalquantums innerhalb der festgesetzten Frist und der Erfüllung der sonstigen an das Zugeständniss geknüpften besonderen Bedingungen haben diejenigen Firmen, welche auf das Zugeständniss reflectiren, bei der publicirenden Verwaltung eine Caution im Betrage von 7000 fl. (siebentausend Gulden) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen, wogegen den vertragschliessenden Firmen die regelmässige Abfertigung mit den bis auf Weiteres für derlei Eilgüter bestimmten Zügen zugesichert, sowie auch das Recht eingeräumt wird, ihre Sendungen in denjenigen begünstigten Relationen, für welche dies als nothwendig anerkannt wird, bis zu einer mit der betreffenden Auflieferungsstation zu vereinbarenden Stunde auch noch nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit aufzuliefern. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die festgesetzten besonderen Bedingungen des Zugeständnisses nicht erfüllt worden sind. Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz
				Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Brünn loco Nord- oder Staatsbahnhof				240·4	178·0	62·4			
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahnhof	Olmütz				339·6	251·0	88·6			
					Sternberg				363·6	268·8	94·8			
					Prossnitz				354·0	262·8	91·2			
					M.-Ostrau				438·8	324·2	114·6			
					Troppau K.F.N.B.				475·6	351·4	124·2			
					Neutitschein K.F.N.B.				382·4	287·6	94·8			
					Friedek-Mistek F.F.N.B.				432·4	319·6	112·8			
					Teschen K.F.N.B.				474·0	325·4	148·6			
					Bielitz				523·6	325·4	198·2			
					Krakau loco				620·0	396·3	223·7			
					Jägerndorf loco M.S.C.B.				521·6	359·6	162·0			
					Freudenthal				476·6	332·4	144·2			
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahnhof	Nikolsburg				181·2	134·2	47·0			
					Kremsier				291·6	216·8	74·8			
					Weisskirchen				349·2	258·2	91·0			
				Brünn K.F.N.B.	Bielitz				402·0	295·6	106·4			
					Krakau loco				504·0	383·0	121·0			
					Jägerndorf loco M.S.C.B.				355·2	224·6	130·6			
				bezw. vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2852	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische und Coaks	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau	Kozy	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Jänner 1895	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. vom 1. October 1894	Verschieden	Verschieden	kr. 4·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Den Stationen des Eisenbahn-Directionsbez. Breslau, als: Maxgrube	Kenty						8·0			
				Deutschlandgrube							7·5			
				Cleophasgrube, Karolinegrube O.S.E. und R.O U.E., cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)							7·0			
				Brzezinka, Marthaschacht der Karlssegengrube							6·5			
				Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen							5·0			
				Lazick, Trantscholdsegengrube							2·0			
				Myslowitz, Brzezinka, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube	Andrychau						7·0			
				Beuthen O.S.E., Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Deutschlandgrube, Cleophasgrube, Maxgrube, Karolinegrube O.S.E. u. R.O.U.E., Georggrube, Louisenglückgrube							6·0			
				Kattowitz, cons. Gieschegrube (Kais. Wilhelmschacht)							5·0			
				Susannaweiche (Jacobgrube), Emannelsegen							3·0			
				Königshütte, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Cleophasgrube, Laurahütte, Karolinegrube O.S.E. u. R.O.U.E., Georggrube, cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube, Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen, Bradegrube	Wadowice						11·5			
				Margarethenschacht der Gottmitunsgrube							8·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2853	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Holz des Specialtarifes 2 und Brennholz	Rouschtka	Weisskirchen L.B. loco und transito	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	12·5	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die ermässigten Einheitssätze nach Wall.-Meseritsch transito ad 6.) werden stets, insoweit nicht die bedungene Minimalgebühr erhoben wird, für die ganze Transportstrecke und nicht zonenmässig berechnet. Hiebei findet der für 76 km auf Grund des Einheitssatzes von 0·261 kr. pro 100 kg und 1 km fix entfallende ermässigte Total-Frachtsatz für Distanzen unter 76 km insolange Anwendung, als nicht der ermässigte Total-Frachtsatz auf Grund der wirklichen Distanz und des Einheitssatzes von 0·288 kr. pro 100 kg und 1 km fix sich niedriger stellt
				Rouschtka	Wall.-Meseritsch loco u. transit				6·3	5·3	1·0			
				Rouschtka	Krasna				Versch.	6·5	Versch.			
				Jablunka	Weisskirchen L.B. loco und transito				Verschieden	15·2	Verschieden			
				Jablunka	Wall.-Meseritsch loco u. transito				8·3	7·1	1·2			
				Wsetin	Weisskirchen L.B. loco und transito				Verschieden	17·3	Verschieden			
				Wsetin	Wall.-Meseritsch loco u. transito				11·1	9·2	1·9			
				Wsetin	Krasna				Versch.	9·7	Versch.			
				Rožnau	Krasna				9·1	7·6	1·5			
				Zaschau	Krasna				6·7	5·3	1·4			
			2. Holz des Spec.-Tarifes 2 und der Classe C	Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B. bezw. vice versa				Verschieden	12·5	Verschieden			
			3. Grubenholz	Wsetin	Weisskirchen L.B. transito				23·2	14·5	8·7			
			4. Brennholz	Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				16·8	11·9	4·9			
				Rožnau	Neutitschein K.F.N.B.				19·3	14·2	5·1			
				Zaschau	Neutitschein K.F.N.B.				16·9	11·9	5·0			
			5. Sägespäne	Rouschtka	Weisskirchen L.B. loco und transito				18·4	11·9	6·5			
				Rouschtka	Wall.-Meseritsch transito				6·3	4·1	2·2			
				Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				20·0	11·9	8·1			
			6. Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes (excl. Grubenholz), insoweit selbes nach Specialtarif 2 tarifirt wird	Weisskirchen L.B. loco und transito	Rouschtka				18·9	11·8	7·1			
				Wall.-Meseritsch transito	Rouschtka				6·3	5·3	1·0			
				Weisskirchen L.B. loco und transito	Wsetin				23·7	14·5	9·2			
				Wall.-Meseritsch transito	Wsetin				11·1	8·3	2·8			
				Wsetin	Rouschtka				8·3	6·3	2·0			
				Rožnau	Rouschtka				14·5	9·3	5·2			
				Zaschau	Rouschtka				11·7	8·3	3·4			
				Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	Wall.-Meseritsch transito (für Rouschtka und Wsetin)					Von 1—75 km 0·288 kr. „ 76—100 „ 0·261 „ pro 100 kg und 1 km fix. In minimo wird pro 100 kg eine Gebühr von 4 kr. eingehoben				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2854	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Materialgegenstände der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, soferne dieselben für Rechnung dieser Verwaltung expedirt werden, und zwar: I. Eilgüter, gewöhnliche II. Frachtgüter; a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, und zwar: Güter der Classe I " " " II " " " A b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und zwar: Güter der Classe I " " " II " " " A " " " B	Wien-Nordbahnhof bezw. vice versa	Oderberg	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Erscheinen der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	451·6 166·8 142·0 98·3 166·8 142·0 98·3 76·2	200·5 98·9 98·0 94·0 61·9 61·0 57·0 54·3	251·1 67·9 44·0 4·3 104·9 81·0 41·3 21·9	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
2855	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkweiss	M.-Ostrau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlage per Schiff)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Nachweisliche Bestimmung der Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus)	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	139 kr.	85 kr.	54 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, auf welchen Seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus) befördert wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
2856	K.F.N.B.		Coaks	Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 143 ex 1893, sub den Positionen 2529, 2530 und 2531, für Coaks bis 31. December 1894 publicirten Frachtbegünstigungen wird unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bestimmungen der Zugeständnisse bis 31. März 1895 erstreckt.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2857	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betbeiligten Verwaltungen	Cokes	Siehe nachstehende Tabelle		**5000 Tonnen Minimalquantum.** Die Sendungen nach Hieflau und Zeltweg müssen mit directen Frachtbriefen aufgeliefert werden, welche die Routenvorschrift „über Halbstadt—Starkotsch—Kolin—Prag St.E.G." tragen. Im Uebrigen unter Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Niederschlesischer Kohlen- etc. Tarif nach den westlichen Linien der k.k.St.B. etc. vom 1. November 1892, Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889 und nach der St.E.G. vom 1. Jänner 1889	Siehe nachstehende Tabelle			Ad Pos. a) und b) im Kartirungswege, ad c) bis i) im Rückvergütungswege, und zwar gelten die Nachlässe ad c) und d) von den ad a) und b) im Kartirungswege zugestandenen Frachtsätzen, jene ad e), f), g) und h) von den directen Frachtsätzen des citirten Tarifes vom 1. November 1892 und endlich jene ad i) von den directen Frachtsätzen der citirten Tarife vom 1. Juni 1889 und 1. Jänner 1889	Ad c) bis i) bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1896 consignirt vorzulegen	Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer der citirten Tarife die Frachtsätze der citirten Tarife ermässigen, so verringern sich die gewährten Nachlässe ad a), b) und e) bis i) im gleichen Ausmasse, desgleichen erhöhen sich die ad a) und b) im Kartirungswege zugestandenen Frachtsätze (bezw. es verringern sich die ad a) und b) gewährten Nachlässe) bei Einführung von Courszuschlägen Seitens der K.E.D. Berlin und umgekehrt ermässigen sich die Frachtsätze, bezw. erhöhen sich diese Nachlässe bei Einführung von Courskürzungen Seitens der K.E.D. Berlin im Rahmen des citirten Tarifes vom 1. November 1892 mit Ausnahme der Relationen Glückhilfgrube N.M., Friedenshoffnunggrube N.M. und B.F. nach Hieflau und Zeltweg

Von — in Kreuzern ö. W. Noten pro 100 kg

Position	Nach	Friedenshoffnunggrube B.F. Frachtsatz	Zugestanden	Nachlass	Friedenshoffnunggrube N.M. Frachtsatz	Zugestanden	Nachlass	Glückhilfgrube N.M. Frachtsatz	Zugestanden	Nachlass	Egmontschacht und Maynauschacht Frachtsatz	Zugestanden	Nachlass	Gustav- und Abendröthegrube Frachtsatz	Zugestanden	Nachlass
a)	Hieflau	88·6	79·6	9·0	87·8	78·8	9·0	87·8	78·8	9·0	86·4	77·4	9·0	86·8	77·8	9·0
b)	Zeltweg	99·9	90·9	9·0	99·1	90·1	9·0	99·1	90·1	9·0	97·7	88·7	9·0	98·1	89·1	9·0
c)	Hieflau	79·6	70·2	9·4	78·8	69·5	9·3	78·8	69·5	9·3	77·4	68·3	9·1	77·8	68·7	9·1
d)	Zeltweg	90·9	80·6	10·3	90·1	79·9	10·2	90·1	79·9	10·2	88·7	78·7	10·0	89·1	79·1	10·0
e)	Assling	117·3	99·6	17·7	116·5	98·8	17·7	116·5	98·8	17·7	115·1	97·2	17·9	115·5	96·7	18·8
f)	Jauerburg	117·3	99·8	17·5	116·5	99·0	17·5	116·5	99·0	17·5	115·1	97·4	17·7	115·5	96·9	18·6
g)	Lees-Veldes	118·3	100·6	17·7	117·5	99·8	17·7	117·5	99·8	17·7	116·1	98·2	17·9	116·5	97·7	18·8
h)	Nach allen im citirten Tarife vom 1. November 1892 enthaltenen, über Gaisbach-Wartberg hinaus gelegenen Stationen der k.k.St.B. mit Ausnahme der unter a) bis g) angeführten, der Stationen Přibram, Březnitz, Klein-Schwechat und aller jener Stationen, welche im Tarife vom 1. November 1892 den Courskürzungsbuchstaben B tragen (siehe Vorbemerkung 8 des Tarifnachtrages I)	Verschieden	Verschieden	15·9	Verschieden	Verschieden	15·9	Verschieden	Verschieden	15·9	Verschieden	Verschieden	16·1	Verschieden	Verschieden	17·0
i)	Prag transito mit der Bestimmung nach über Gaisbach-Wartberg gelegenen, im citirten Tarife vom 1. November 1892 nicht enthaltenen Stationen der k.k.St.B.			21·0			21·3			21·2			21·8			22·7

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2858	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rauchtabak in Briefen, Rauchtabakgespunste und Tabakmehl (sämmtliche Artikel in Säcken verpackt)	Wien K.F.N.B. transit Wien Oe.N.W.B. transit Wien St.E.G. transit	Wien K.E.B. transit	oder vice versa Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	32 Heller	24 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		Für Sendungen, welche für Rechnung der k. k. General-Direction der Tabakregie expedirt werden
				Wien S.B. transit	Wien K.E.B. transit				12 h	10 h	2 h			
				Wien K.F.N.B. transit Wien Oe.N.W.B. transit Wien St.E.G. transit Wien S.B. trans.	Wien E.W.A. transit				20 Heller	14 Heller	6 Heller			
				Wien St.E.G. transit	Wien S.B. transit									
				Wien K.F.N.B. transit Wien Oe.N.W.B. transit	Wien St.E.G. transit Wien S.B. transit									
2859	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Künstliche Düngemittel der Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Auf sämmtlichen Strecken der a) Eisenbahn Lemberg-Bełżec (Tomaszów); b) Kolomeaer Localbahnen		Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	0·2 kr. pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer galizischen oder Bukowinaer Gemeinde für ihre Angehörigen, sowie von Eigenthümern oder Pächtern landtäflicher Güter in Galizien und der Bukowina zur Düngung ihrer Felder auf Grund von durch den betreffenden Gemeinde-, bezw. Gutsgebietsvorstand nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und Seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaft oder der k. k. galizischen Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg, bezw. Krakau oder des Bukowinaer Landesculturvereines in Czernowitz bestätigten Bestellzetteln bezogen werden. Die betreffenden Bestellzettel sind den bezüglichen Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezuge der Sendung von der Bahnanstalt zurückbehalten
				Auf sämmtlichen in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Eisenbahn Lemberg-Bełżec (Tomaszów), der Kolomeaer und Bukowinaer Localbahnen		Aufgabe in Mengen von mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg } pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Quantum				ad a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes I; ad b) für Strecken bis 430 km Frachtsatz des Ausnahmetarifes II, für Strecken von mehr als 430 km Länge der Einheitssatz von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km, wobei die im Tarif-Theil II, Heft 2, Abschnitt A, Ziffer IV, festgesetzten Bestimmungen für die Frachtberechnung massgebend bleiben				
				Sendungen müssen mit directe nach einer galizischen oder Bukowinaer Station lautenden Frachtbriefen und auf Grund von in der Rubrik „Besondere Bemerkungen“ näher bezeichneten Bestellzetteln zur Aufgabe gebracht werden. Das Auf- und Abladen ist vom Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2860	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Tabakfabrikate (Cigarren)	Wien K.E.B.	Schwaz	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	294 kr.	229·5 kr.	64·5 kr.	Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
2861	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn-Güterwagen, auf eigenen Rädern laufend (Plateauwagen)	Stauding	Suczawa		Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen von österr.-ungar. Stationen nach Suczawa, Predeal n. Verciorova, giltig vom 1. October 1892	Mark 81·28 pro Wagen-Achse	Mark 63·62 pro Wagen-Achse	Mark 17·66 pro Wagen-Achse	Im Kartirungswege		
2862	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Roh-Petroleum, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer, in Fässern oder in Reservoirwagen	zwischen den in der nachstehenden Tabelle angeführten Relationen		Aufgabe von oder Zahlung der Fracht für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Die ermässigten Frachtsätze sind aus der nachstehenden Tabelle zu entnehmen			Im Kartirungswege		

nach	Von: Adjud	Albesti	Bacau	Baicoi	Buzeu	Campina	Doftana	Doicesti	Mouteor	Onesti	Ploesti	Plopeni	Targovistea	Targul-Ocna	Ulmeni
	Centimes pro 100 Kilogramm														
Boryslaw	145	195	136	207	180	211	213	239	183	156	200	207	236	160	185
Drohobycz	143	193	134	205	178	209	211	237	181	154	198	205	234	158	183
Fulsztyn-Głęboka	153	203	144	215	188	219	221	247	191	164	208	215	244	168	193
Gorlice	183	233	174	245	218	249	251	277	221	194	238	245	274	198	223
Grybów	187	237	178	249	222	253	255	281	225	198	242	249	278	202	227
Iwonicz	172	222	163	234	207	238	240	266	210	183	227	234	263	187	212
Jaslo	179	229	170	241	214	245	247	273	217	190	234	241	270	194	219
Kolomea	105	155	96	167	140	171	173	199	143	116	160	167	196	120	145
Krosno	174	224	165	236	209	240	242	268	212	185	229	236	265	189	214
Marcinkowice	195	245	186	257	230	261	263	289	233	206	250	257	286	210	235
Neu-Sandez	193	243	184	255	228	259	261	287	231	204	248	255	284	208	233
Posada-Chyrówska	153	203	144	215	188	219	221	247	191	164	208	215	244	168	193
Przemysl	158	208	149	220	193	224	226	252	196	169	213	220	249	173	198
Stanislau	116	166	107	178	151	182	184	210	154	127	171	178	207	131	156
Ustrzyki	160	210	151	222	195	226	228	254	198	171	215	222	251	175	200
Zagorzany	183	233	174	245	218	249	251	277	221	194	238	245	274	198	223

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2863	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Wermuthkraut	Stationen der Strecke Lemberg—Suczawa	Rozwadów	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II — Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1895	Ausnahmetarif IV a	Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		
2864	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Güter des Specialtarifes 1	Znaim	Linz	Aufgabe, resp. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für den Specialtarif 1 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	78 kr. ö. W.	74 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2865	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I			Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirksstrassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde zur Beförderung gelangen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Bogumiłowice	Krakau				11	7	4			
				Nowe miasto	Oleszyce				14	11	3			
				Niżankowice	Oleszyce				13	11	2			
				Stryj	Bełz				32	26·3	5·7			
				Stryj	Krystynopol				34	28	6			
				Stryj	Sokal				35	28·8	6·2			
2866	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pflastersteine aus Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Krakau	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Strassenbauten der kgl. Hauptstadt Lemberg bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen der Magistrat dieser Stadt als Empfänger erscheint. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	43	36	7	Im Kartirungswege		
2867	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Salz der Pos. 8, 5 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I als Frachtgut			Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Triest S.B. und Triest Freihafen	Grosslack				73·5	68	5·5			
				Triest S.B. und Triest Freihafen	Treffen				75·5	68	7·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2868	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Traubenzucker und Stärkezucker) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief	Budweis, Kralup, Modřan, Nusle - Vršovic, Prag (B.W.B., Bubna, Sandthor, Smichow B.E.B., Kaiser Franz Jos.-Bhf., Oe.N.W.B. und Anglobank), Taus, Zditz	Den Stationen der Linie Basel (Centralbahnhof)—Olten—Luzern und den westlich, resp. südwestlich hievon gelegenen Stationen, ferner nach Aarau und Lenzburg	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen von Frachtbriefen begleitet sein, welche von der Aufgabestation direct nach einer der bezeichneten schweizerischen Bestimmungsstationen lauten	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Zucker des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1891, bezw. (bezüglich der Station Basel) Tarif Theil II, Tarifheft Nr. 3, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886	Verschieden	Verschieden	Centimes 21	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die einreichende Firma als Absender lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigung der Aufgabebahn vorzulegen sind	Diese Frachtnachlässe werden auch dann gewährt, wenn die mit directen Frachtbriefen aufgegebenen, nach Stationen der Jura-Simplon-Bahn bestimmten Transporte auf Grund des Ausnahmetarifes für Zucker des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1891 und des temporären Ausnahmetarifes der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. Mai 1893 in Romanshorn, bezw. Buchs transit umkartirt werden
				Aussig, Brüx A.T.E. u. k.k.St.B., Dux, Dux-Liptitz, Čakovic, Neratowitz							23			
				Angern							26			
				Bedihošt							49			
				Biseuz-Pisek							37			
				Branowitz							36			
				Brodek							46			
				Brünn K.F.N.B. u. St.E.G.							40			
				Chirlitz-Turas							40			
				Chropin							46			
				Chybi							61			
				Dürnkrut							28			
				Freiheitau							57			
				Göding							35			
				Hohenau							29			
				Hradisch							39			
				Hullein							43			
				Kojetein							45			
				Kostel							33			
				Kremsier							44			
				Kwassitz-Tlumatschau							42			
				Leipnik							47			
				Lundenburg							32			
				Mähr.-Ostrau							55			
				Mödritz							39			
				Napajedl							41			
				Nezamislitz							47			
				Olmütz K.F.N.B. u. St.E.G.							48			
				Prerau							45			
				Radwanitz							47			
				Raigern							39			
				Rohatetz							36			
				Rohrbach-Seelowitz							38			
				Saitz							34			
				Sokolnitz							41			
				Stauding							53			
				Troppau K.F.N.B. und M.S.C.B.							59			
				Vschetul							43			
				Wischau							46			
				Wrbatek							50			
				Gross-Wisternitz							49			
				Hennersdorf							86			
				Skrochowitz							63			
				Adlerkosteletz							30			
				Časlau							27			
				Dobrowitz							32			
				Doudleb							32			
				Kolin Oe.N.W.B. u. St.E.G.							33			
				Kuttenberg Stadt							27			
				Neubidschow							32			
				Nimburg Oe.N.W.B. und St.E.G.							37			
				Pardubitz S.N.D.V.B. und St.E.G.							36			
				Rossitz							28			
				Sedletz-Kuttenberg							27			
				Slatinan							27			
				Wikawa							31			
				Austerlitz							43			
				Dašic							33			
				Kromau							40			
				Nestomitz Zuckerfabrik							23			
				Pečeck							30			
				Schönpriesen							23			
				Segen-Gottes							40			
				Ung.-Hradisch Zuckerf.							39			
				Ung.-Ostra							37			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2869	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwellen aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	allen Stationen der Murthalbahn (Unzmarkt-Frauenburg-Mauterndorf)	Unzmarkt transit	Die Verfrachtung hat ausschliesslich per Bahn zu geschehen und ist jede Wasserverfrachtung ausgeschlossen. Die Partei hat die Verladung in der Versandtstation selbst zu besorgen. Bei Verfrachtung von in minimum: 100, 200, 300, 400, 500 schmalspur. Wagenladungen und darüber pro Jahr	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Sonderbestimmungen und Tarife für den Betrieb der Schmalspurlinien, giltig vom Tage der Betriebseröffnung	Verschieden	Verschieden	5, 10, 15, 20, 25 Percent vom normalen Tarifsatze	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
2870	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlproducte der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	der Schienenverbindung der I. Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien K.E.B. transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	9 Kreuzer		Im Kartirungswege		
2871	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Krupa	a) Aussig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. 90 Percent des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker binnen einem Jahre, vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes, von Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik), bezw. Schönpriesen per Bahn oder Schiff nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. 3. Aufrechthaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894, Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, bezw. Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Kreuzer ö. W. a) 44·5 b) 47·5	a) 40·3 b) 43·3	a) 4·2 b) 4·2	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, über den Transport bis Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen, ferner Original-Aufnahmescheine oder bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Schiffsconnossements, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, über den Transport ab Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und müssen bis längstens Ende Jänner 1897 vorgelegt werden	*) In diesen Relationen bestehen für Rohzucker keine directen Frachtsätze
				Rakonitz (B.E.B.)					a) 49·5 b) 52·5	a) 45·4 b) 48·4	a) 4·1 b) 4·1			
				Saaz (B.E.B. und k. k. St.B.)					a) 29·5 b) 30·5	a) 23·0 b) 26·0	a) 6·5 b) 4·5			
				Chlumčan					a) 26·5 b) 27·5	a) 21·0 b) 24·0	a) 5·5 b) 3·5			
				Hawran					a) 30·0 b) 31·0	a) 24·0 b) 27·0	a) 6·0 b) 4·0			
				Hohentrebetitsch					a) 34·5 b) 35·5	a) 28·0 b) 31·0	a) 6·5 b) 4·5			
				Hospozin					a) 41·5 b) 42·5	a) 35·0 b) 38·0	a) 6·5 b) 4·5			
				Kaschitz					a) 31·5 b) 32·5	a) 25·0 b) 28·0	a) 6·5 b) 4·5			
				Klobuk					a) 31·5 b) 32·5	a) 25·0 b) 28·0	a) 6·5 b) 4·5			
				Kriegern					a) 35·5 b) 36·5	a) 28·0 b) 31·0	a) 7·5 b) 5·5			
				Laun					a) 26·5 b) 27·5	a) 21·0 b) 24·0	a) 5·5 b) 3·5			
				Leneschitz					a) 24·5 b) 25·5	a) 19·0 b) 22·0	a) 5·5 b) 3·5			
				Perutz					a) 31·5 b) 32·5	a) 25·0 b) 28·0	a) 6·5 b) 4·5			
				Postelberg					a) 24·5 b) 25·5	a) 19·0 b) 22·0	a) 5·5 b) 3·5			
				Radonitz					a) 42·5 b) 43·5	a) 36·1 b) 39·1	a) 6·4 b) 4·4			
				Schlan					a) 35·5 b) 36·5	a) 28·0 b) 31·0	a) 7·5 b) 5·5			
				Schönhof					a) 35·5 b) 36·5	a) 29·0 b) 32·0	a) 6·5 b) 4·5			
				Zlonitz					a) 33·5 b) 34·5	a) 27·0 b) 30·0	a) 6·5 b) 4·5			
				Modřan	c) Aussig (Oe.N.W.B. od. St.E.G.) d) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				c) *) d) *)	c) 44·2 d) 47·2	c) — d) —			
				Radotín					c) 60·0 d) *)	c) 44·6 d) 47·6	c) 15·4 d) —			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2872	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Gaya	Schlapanitz Austerlitz Butschowitz Nessowitz Brankowitz Bisenz-Stadt Wessely a. d. March Ungar.-Ostra Strassnitz Neudorf bei Ungar.-Ostra Ungar.-Hradisch Stadt Brünn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	22·9 19·1 15·5 12·7 11·1 8·0 13·9 15·5 17·1 17·1 19·0 25·5	19·8 16·0 12·8 11·2 9·6 6·0 9·1 11·6 12·6 12·6 13·5 22·4	3·1 3·1 2·7 1·5 1·5 2·0 4·8 3·9 4·5 4·5 5·5 3·1	Im Kartirungswege		
2873	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif „Theil II — Heft 1" des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894	46 kr.	41·2 kr.	4·8 kr.	Im Kartirungswege		
									Kreuzer					
2874	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Reichenberg loco	Prag (Oe.N.W. oder B.N.B.)	50 Tonnen. Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Local-, bezw. Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarife	299	206	93	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender, bezw. Empfänger lautende Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel von Seiten einer der betheiligten Bahnverwaltungen tragen dürfen, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1896	
					Olmütz				606·3	370	236·3			
					Troppau (K.F.N.B. oder M.S.C.B.)				Bestehen keine directen Sätze	418				
					Jägerndorf					400				
				oder vice versa										
2875	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Stück-, Nuss- und Würfelkohle von den Versandtstellen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau	Von sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Juni 1893	Wien (St.E.G.)	1000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. Juni 1893	Verschieden		3·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Bei eventueller Aenderung der Tarife wird auch eine entsprechende Modification des Zugeständnisses vorbehalten
				via Wien (Nordbahnhof)—Wiener Verbindungsbahn										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2876	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle und Coaks	Von sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrauer Revieres, Mähr.-Ostrau, Hruschau, Szczakowa und Trzebinia	Wien (St.E.G.)	5000 t Aufgabe in ganzen Wagenladungen Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Tarif vom 1. Juni 1893	Verschieden		3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Für Kohle und Coaks von Dombrau und Karwin hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit; diese Sendungen können jedoch in das Minimalquantum von 5000 t einbezogen werden Bei eventueller Aenderung der Tarife wird auch eine entsprechende Modification des Zugeständnisses vorbehalten
				via Wien (Nordbahnhof)—Wiener Verbindungsbahn										
2877	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Glaubersalz	Aussig (St.E.G.)	Olmütz (St.E.G.) loco	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 101·5	kr. 92·5	kr. 9·0	Im Kartirungswege		
					Olmütz (St.E.G.) trans.				101·5	90·5	11·0			
					Gaya				126·2	105·8	20·4			
					Nemotitz				121·1	102·2	18·9			
			Soda, rohe, calcinirte und krystallisirte	Kralup (St.E.G.)	Olmütz (St.E.G.) trans.				83·9	70·7	13·2			
					Gaya				108·6	86·8	21·8			
					Nemotitz				103·5	83·2	20·3			
2878	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Oesterr. Verbandstarifes	Schönlinde	Nossen	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a und 6 b des Theiles II, Heft 1 des Sächs.-Oesterr. Verbandstarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Sätze	Ausn.-Tarif 6 a: 55, 6 b: 43		Im Kartirungswege	Die Frachtsätze unterliegen weder einer Erhöhung, noch Ermässigung durch den jeweiligen Stand der Valuta	
					Rochsburg					6 a: 75, 6 b: 57				
					Ulbersdorf					6 a: 34, 6 b: 32				
					Wendischfähre					6 a: 37, 6 b: 34 Pfg.				
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2879	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Oestereichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse.

Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895, werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut von ungarischen Stationen nach den angeführten österreichischen Stationen, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlaufe von mindestens fünfzig Kilometern auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung folgender Bedingungen nachstehende Nachlässe **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes.

Giltig vom 1. Jänner 1895.

1. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Teschen (excl.)—Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz) ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1895 ab Teschen giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre zwischen den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Oderberg (excl.)—Prerau—Olmütz—Sternberg und Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1895 ab Oderberg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hullein (excl.)—Lundenburg—Oher-Gerspitz, sowie Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1895 ab Marchegg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
4. Im Verkehre von den sub B, bezw. C, Seite 25—26, bezw. 107—142, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Schwarzbach ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Jänner 1895 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 2 kr pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Jänner 1895 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen enthaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1,
   b) im Verkehre mit den übrigen Stationen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1895 ab Vlarapass, bezw. Sudoměřitz-Landesgrenze transit giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

Bedingungen.

Die vorstehenden Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffeuden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecke von der Zwischenstation bis zur definitiver Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2. b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen sind.
4. Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt.
5. Die Refactieermittlung wird stets nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Soferne von der ungarischen Versandtstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactieermittlung für derartige Sendungen im Sinne der sub Pos. 2359 des Verordnungsblattes Nr. 144 vom 15. December 1894 angeführten Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar wenn directe Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze, wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife.

Hiedurch tritt die Publication im Verordnungsblatte Nr. 144 vom 15. December 1894, Post 2360, B 1, 2, 3 und 5 ausser Kraft.

Die unter Punkt 4 dieser Publication angeführte Begünstigung tritt zufolge Aufhebung der directen Frachtsätze von ungarischen Stationen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Olmütz—Troppau) im Tarif-Theil III, Heft 2, giltig vom 1. September 1892, mit 31. Jänner 1895 ausser Kraft, und gelangen in diesem Verkehre ab 1. Februar 1895 bis zur Einführung neuer directer Frachtsätze von ungarischen Stationen nach den vorgenannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen die in der Publication des Verordnungsblattes Nr. 144 vom 15. December 1894 sub Post 2359 angeführten Begünstigungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2880	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup oder Bubna	Gross-Wossek Poděbrad Libnowes Žiželitz Chlumetz Neubidschow Königgrätz Smiřitz Sedletz-Kuttenberg Kuttenberg (Stadtbhf.) Časlau loco Goltsch-Jenikau Leschtina Močovic Wrdy-Bučic Žleb Ronov (L.E.G.) Třemošnitz-Zawratetz	**2000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 15. October 1886	Verschieden		kr. 1·0 0·5 2·6 3·0 2·0 2·0 5·0 7·0 2·8 3·8 3·8 3·0 0·8 5·8 5·8 5·8 3·8 3·8	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bis längstens Ende März 1896 vorzulegen	Nebenstehende Nachlässe gelten auch für Kohle und Coaks von Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) nach den genannten Stationen, und werden die in diesen Relationen expedirten Kohlen- und Coakssendungen in das bedungene Minimalquantum von 2000 Tonnen einbezogen
2881	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Segen-Gottes	Radotin	Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	62·9 kr.	52·2 kr.	10·7 kr.	Im Kartirungswege		
2882	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Marchegg loco und transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze 69·7 kr.	51·6 kr.	18·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längst. bis Ende März 1896	
2883	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducte	Wien (St.E.G.)*) via Wien-Donauquaibahnhof	Wien Lagerhaus	Frachzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Bahnlinien	20 Heller	12 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien St.E.G. befördert wurden und die correspondirenden Aufnahmsscheine, resp. Frachtbrief-Duplicate über die Weitersendung. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	*) Giltig für Sendungen, welche nach vollzogener Ansladung, resp. Einlagerung auf dem Bahnhofe der St.E.G. in Wien mit neuen Frachtbriefen nach Wien-Lagerhaus zur Weiterbeförderung gelangen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2884	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk der Classe C	Nikolsburg via Grussbach-Schönau	Znaim (St.E.G.)	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz		2·5 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Die Parteien haben das Abladen von den Eisenbahnwagen in Znaim durch ihre Arbeiter auf eigene Kosten zu besorgen, und müssen diesbezüglich die Frachtbriefe eine entsprechende Bestätigung enthalten
2885	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3	Wien (St.E.G.) loco oder vice versa	Wien (S.B., K.F.N.B., K.E.B. und E.W.A.) loco und transit	Anfrechthaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Babnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	Verschieden	Die bezüglichen, für die betreffenden Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien bestehenden Frachtsätze für **Wien (St.E.G.) transit zuzüglich 4 Kreuzer = 8 Heller pro 100 kg**		Im Rückvergütungswege	Bei den in Wien (St.E.G.) aufgegebenen Sendungen: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend; bei den in Wien (St.E.G.) angelangten Sendungen: Orig.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	Insoferne bei directen Tarifen im Verkehre mit Wien (St.E.G.) für die Linien der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen die nebenstehende Frachtermässigung bereits eingerechnet wurde, entfällt jede Rückvergütung
2886	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Mehl und Mahlproducte der Pos. M-4 des Tarifes Theil I	Györ (R.Oe.E.B.) loco, und Györ (Raabufer-Güterexpedition), sowie Györ (M.Á.V.) loco	Nach den im Südwestösterr.-Ungar. Verbandstarife, Theil II, Heft 1 und 3 (giltig vom 1. Juli 1893, bezw. vom 1. Jänner 1894), enthaltenen Stationen der Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie), sowie Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit Ausnahme von Kemmelbach-Ybbs, Kleinmünchen, Linz, Manthausen, Melk, Pöchlarn, Vöcklabruck und Wels	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Südwestösterr.-Ungar. Verbandstarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1893 und Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1894	Verschieden		4 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
2887	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Arad	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. September 1892, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die nebengenannten Stationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Insoweit directe Frachtsätze bestehen: Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, sonst Localtarife	230	218	12	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden *) Besteht kein directer Frachtsatz
				Balászfalva					282	270	12			
				Csapó-Radnót					280	268	12			
				Cseklézs					84	72	12			
				Debreczen					224	212	12			
				Diószeg					100	88	12			
				Ér-Mihálifalva					232	220	12			
				Érsekujvár					122	114	8			
				Fehértemplom					262	250	12			
				Félegyháza					206	194	12			
				Galánta					102	92	10			
				Gyula					222	210	12			
				Hadház					228	216	12			
				Halas					209	198	11			
				Hódmezö-Vásárhely					224	212	12			
				Horgos					222	210	12			
				Ipoly-Pásztó					154	142	12			
				Ipolyság					160	148	12			
				Kaál-Kápolna					204	192	12			
				Keczkemét					201	190	11			
				Kistelek					212	200	12			
				Köbölkut					138	130	8			
				Komját					126	114	12			
				Kosztolány					116	104	12			
				Kürt					134	126	8			
				Léva					161	150	11			
				Lócz-Bresztovány					104	92	12			
				Luczatö					*)	206				
				Máros-Vásárhely					286	274	12			
				Mezö-Berény					216	204	12			
				Miskolcz					218	206	12			
				Nagy-Enyed					*)	266				
				Nagy-Károly					238	226	12			
				Nagy-Kikinda					228	216	12			
				Nagy-Körös					196	184	12			
				Nagy-Salló					156	144	12			
				Nagy-Szombat					100	88	12			
				Nagy-Surány					122	114	8			
				Nyitra					138	126	12			
				Nagy-Tapolcsány					150	138	12			
				Nyáradtö					284	272	12			
				Nagyvarad					230	218	12			
				Nyiregyhaza					234	222	12			
				Nyitra-Zsámbokrét					154	142	12			
				Oroszlámos					222	210	12			
				Párkány-Nána					144	132	12			
				Perbete					132	120	12			
				Pozsóny					74	66	8			
				Püspök-Ladány					216	204	12			
				Rakamaz					230	218	12			
				Rimaszombat					218	206	12			
				Szákallos					156	144	12			
				Szoboszló					220	208	12			
				Szaniszló					236	224	12			
				Szeged					218	206	12			
				Szempcz					88	76	12			
				Szered					106	98	8			
				Szerencs					226	214	12			
				Temesvár-Gyárváros					242	230	12			
				Temesvár-Józsefváros					240	228	12			
				Tardoskéd					116	104	12			
				Tisza-Lucz					222	210	12			
				Tornócz					110	98	12			
				Tótmegyer					118	110	8			
				Udvárd					128	120	8			
				Ujfehértó					232	220	12			
				Vács					154	148	6			
				Vámos-Pércs					228	216	12			
				Varad-Püspöki					*)	216				
				Versecz					256	244	12			
				Visk					159	148	11			
				Zeliz					154	142	12			
				Zimony					250	240	10			
				Zombor					228	216	12			
				Agostonfalva					*)	300				
				Bazin					84	76	8			
				Galgócz-Lipótvár					110	98	12			
				Kiszács					234	222	12			
				Ó-Kér					232	220	12			
				Vág-Sellye					106	98	8			
				Balassa-Gyarmat					168	156	12			
				Szabadszállás					194	184	10			
				Bény					150	138	12			
				Maros-Ludas					278	266	12			
				Dejtár					166	154	12			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2888	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenerze, rohe	Eisenerz	Stefanau	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	64·38 kr.		Im Kartirungswege		
2889	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	M.-Ostrau	Zenica	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten normalspurigen Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen vom 1. Jänner 1894 im Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehre	300 Heller	294 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		Das Ansladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Insoferne die Umladung in Bosna-Brod nicht durch Organe der Partei bewerkstelligt wird, wird an Umladegebühr 2 Heller pro 100 kg separat berechnet
2890	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	a) Nnssdorf trs. b) Wien K.E.B. trs. c) Wien Südbahnhof trs. ad a), b) und c) für Sendungen aus Oberösterreich und Steiermark	Wien Nordbahnhof loco	Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendnngen müssen mit von der Ursprungsstation bis Wien Nordbahnhof lautenden Frachtbriefen anfgeliefert und ab da innerhalb dreier Monate mit nenen Frachtbriefen in Wagenladungen oder Sammelladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nach Russland weiterbefördert werden, wobei die Weiterbeförderung nicht in einer und derselben Sendung erfolgen muss; der Empfänger der in Wien Nordbahnhof anlangenden Sendungen hat hiebei zugleich ab Wien Nordbahnhof bei der Weiterbeförderung nach Russland anf den Frachtdocumenten als Aufgeber zu erscheinen	Vom 1. Jänner 1895 bis anf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarife für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen vom 1. Mai 1894	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof loco	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof trs.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe bis Wien Nordbahnhof nnd von der Station Wien beglanbigte Verzeichnisse über die Weitersendung ab Wien Nordbahnhof, welche Verzeichnisse die Kartirungsdaten ab Wien Nordbahnhof, das Gesammtgewicht jeder Sendung, sowie die Specification der einzelnen Colli nach Zeichen, Nnmmer und Gewicht, für welche die Vergütung in Anspruch genommen wird, enthalten muss. Die bezeichneten Documente, welche nicht wieder zurückgestellt werden, müssen spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der Colli, für welche das Zngeständniss beansprucht wird, znr Einreichung gebracht werden. Die Beglanbigung der vorerwähnten Verzeichnisse ist stets sogleich bei jeder einzelnen Weitersendnng einzuholen	Anf dasjenige Gewicht, bezw. auf diejenigen Colli einer Sendnng, für welche die Weitersendung nach Russland innerhalb der nebenbezeichneten Frist gar nicht oder nicht in Wagenladungen oder Sammelladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nachgewiesen wird, findet das nebenstehende Zugeständniss keine Anwendnng

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2891	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chemische Producte, als: Alaun, Bleizucker, Chlorkalk, Essigsäure, Essigsprit, Eisenvitriol, Glaubersalz, essigsaurer Kalk, Kupfervitriol, essigsaures Natron, Salpeter (auch Chilisalpeter, mit Ausnahme von Dungsalpeter), Salpetersäure, Salzsäure, roher Schwefel, Schwefelsäure, Soda und schwefelsaure Thonerde	Marmaros-Sziget	Grammat-Neusiedl	a) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. b) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne nicht früher Durchführung im Tarifwege erfolgt	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	Heller incl. Mgb. u. ungar. Transp.-Steuer a) 326 b) 230	Verschieden	Im Kartirungswege		
2892			Mauer- und Dachziegel	a) Frättingsdorf b) Neubau-Kreuzstätten	Györ Hegyeshalom Kimle Lébény-Szt. Miklós Moson-Magyar-Óvár Ötteveny Pándorf Zurány	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen				a) b) 59 55 49 45 53 49 53 49 51 47 55 51 43 39 43 39				
2893			Zuckerrüben	Kimle Ligetfalu Moson-Szt. János Oroszvár Rajka	Angern	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Parteiorgane				49 37 47 37 37				
2894			Güter des Specialtarifes 1	Ó-Buda-Filatorigát, Budapest S.B.	Floridsdorf-Donaufeld Raasdorf Schönfeld-Lassee Siebenbrunn-Leopoldsdorf Stadlau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				108				
				Ó-Buda-Filatorigát	Gänserndorf					126				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller inclus. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer					
2895	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Bresnica	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien (Matzleinsdorf) Schwechat-Kledering	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne nicht früher Durchführung im Tarifwege erfolgt	Localtarif, bezw. Westmungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893	Verschieden	156	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Josipovac-Kravice						146				
				Koska						154				
				Našic						156				
				Gilvács transit	Schwechat-Kledering					170				
2896			Ofenkacheln	Tata-Tóváros	Wien St.E.G.			Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893	82	64	18			
2897			Eichenholz-Extract	Našic	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien (Matzleinsdorf)				232	188	44			
					Oderberg (K.O.B. und K.F.N.B.)			Besteht kein directer Tarif	Verschieden	310	Verschieden			
2898			Zucker, roh	Eszterháza-Gyár	Brünn (St.E.G. und K.F.N.B.)					198				
					Hohenau					156				
					Lundenburg					170				
					Rohrbach-Seelowitz					198				
2899			Zucker, roh	Grussbach-Schönau	Sopron (S.B. und R.Oe.E.E.)	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				ad a) 178 ad b) 159 ad c) 152				
2900			Zucker, krystallisirt							ad a) 178 ad b) 174 ad c) 168				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2901	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure	Zurány	Lundenburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne nicht früher Durchführung im Tarifwege erfolgt	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	Heller incl. Mgb. und ungar. Trsp.-St. 101	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Natrium-Bisulfat	Zurány	Lundenburg					81				
2902			Rübenschnitte	Angern	Kimle Ligetfalu Moson-Szt. János Oroszvár Rajka	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				42 30 40 30 30				
2903	Südbahn-Gesellschaft		Kohlenlösche	Marburg K.B.	Pragerhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	22 Heller	8 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		
2904	Südbahn-Gesellschaft		Jute	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von mindestens 6000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1895	Ausnahmetarif im internen Verkehre zwischen Wien (S.B.), resp. Wien (Matzleinsdorf) einerseits und Triest und Fiume andererseits, giltig vom 1. September 1892	96 kr. 192 Heller	184 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2905	Böhm. Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gaskohle	Miröschau	Liehen Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Local- bezw. Verbandstarif		33·5 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2906	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Garne a) der Pos. G—3 und G—4 b) der Pos. G—3 des Tarifes, Theil I	Traiskirchen		a) Ein- und mehrdrähtig in beliebigen Mengen b) Eindrähtig bei Aufgabe von mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Keine directen Frachtsätze bestehend		a)	b)	Kartirung		
					Friedland i. B.					229·5*)	165·9			
					Raspenau-Liebwerda					227·5*)	162·9			
					Einsiedl					223·5*)	157·3			
					Reichenberg					219·5	148·5			
					Liebenau					209·5	138·5			
					Tannwald					207·5	151·9			
					Semil					194·5	146·3			
					Jungbunzlau Oe.N.W.B. und B.N.B.					182·5	132·5			
					Brünn St.E.G. und K.F.N.B.					87·5	73·5			
					Bielitz					182·8	133·6			
					Skotschau					176·2	127·8			

*) Im Verkehre mit den Stationen Friedland i. B., Raspenau-Liebwerda und Einsiedl gelangt zu den Sätzen nach a) ausserdem noch eine Gebühr von 2 kr. für je 100 kg zu Gunsten der S.N.D.V.B. zur Einhebung. Die Transporte sind via Klein-Schwechat nach den Leitungs-Vorschriften für Wien E.W.A. transit des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes zu leiten. Wenn über die Route 1 (über Brünn) zu instradiren ist, sind die Sendungen über die Wiener Verbindungsbahn zu leiten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
2907	Eisenbahn Wien-Aspang		Weisskalk	Erlach	Allen Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang	In beliebigen Mengen bei Zuladung zu Mauer- und Dachziegeln bis zur vollen Ausnützung des Ladegewichtes; Einhaltung der für Ziegel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895		Verschieden	Die jeweils für Mauer- und Dachziegel in vollen Wagenladungen zur Anwendung kommenden normalen oder ermässigten Frachtsätze	Verschieden	Kartirung		
2908					Wr.-Neustadt	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen		Localgütertarif vom 1. Jänner 1891	7·4	5·0	2·4			
					Seebenstein				6·3	5·0	1·3			
					Scheibling-kirchen				7·7	5·5	2·2			
					Edlitz				9·5	6·8	2·7			
					Aspang				12·6	9·0	3·6			
					Wien E.W.A.				25·2	14·0	11·2			
2909			Wein und Weinmost	Wien E.W.A.	Simmering E.W.A.	**Gesammtverfrachtung während der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung a) 5000 Tonnen b) 8000 "** in welches Quantum auch die über die Wiener Verbindungsbahn und Wien E.W.A. einlangenden, bezw. abgesendeten Transporte, jedoch ohne Theilnahme an der Rückvergütung, einbezogen werden	Bis Ende December 1895		4·0	a) 3·0 b) 2·5	a) 1·0 b) 1·5	Rückvergütung	Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeber, bezw. Empfänger lautenden Frachtdocumente bis längstens Ende Februar 1896	
				und umgekehrt für die über die Linien der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang in Wien E.W.A. einlangenden oder abgesendeten Transporte										
2910			Malztrebern, nasse	Klein-Schwechat	Wien E.W.A.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindest. aber für 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895		7·0	5·6	1·4	Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2911	K. k. General Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Malz und Malzkeime	Stadlau	a) Wien K.E.B. b) Wien K.F.J.B. c) Nussdorf oder vice versa	Aufgabe als Frachtgut. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. a) 12·5 b) 10·0 c) 9·0		Im Kartirungswege		
				Floridsdorf-Donaufeld	a) Wien K.E.B. b) Wien K.F.J.B. c) Nussdorf oder vice versa					a) 12·5 b) 9·0 c) 10·2				
2912	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Braunstein (Manganerz)	Hatna Hatna Kimpolung Kimpolung	Braila Galatz Braila Galatz	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif		Cts. 286 279 372 365		Im Kartirungswege		
2913	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Braunstein (Manganerz)	Hatna Hatna Kimpolung Kimpolung	Braila transit Galatz transit Braila transit Galatz transit	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu den für Braila loco und Galatz loco bestehenden directen Kartirungssätzen abgefertigt und von Braila, bezw. Galatz mit Schiff weiterbefördert werden	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif		Cts. 154 151 240 237		Im Rückvergütungswege	Der Original-Frachtbrief für den Bahntransport und der Original-Schiff-Frachtbrief, bezw. das Original-(Schiff-)Aufgabs-Recepisse oder das Original-Connossement, welches die zur Identificirung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss. Vorzulegen binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der General-Direction der rumänischen Eisenbahnen	
2914	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Fehring und Fehring-Landesgrenze	Weiz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt G, 10 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895)	22 kr.	21 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	

Diese Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung, und zwar:

1. Auf Sendungen, welche an ein in Weiz gelegenes Mühlen-Etablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an ein Mühlen-Etablissement in Weiz abgegeben werden. Das Mühlen-Etablissement, welches eine an einen Zwischenhändler adressirte Sendung übernimmt, hat auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendung von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen worden ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2915	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wiener Verbindungsbahn	Kohle, mineralische	Wien St.E.G. transit	Wien Südbahn, bezw. Matzleinsdorf	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen. Die Kohle muss für Regiezwecke der Südbahn bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung adressirt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	5 kr.	3 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
2916	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Welser Localbahn-Gesellschaft	Bruchsteine aus der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	a) Aschach b) Auf der Schleppbahn zur Donau in Aschach	a) Wels	1. Bei einem Minimalquantum von 300 Wagons im Jahre bis zu 500 Wagen (exclusive); 2. Bei 500 bis exclusive 1000 Wagen; 3. Bei 1000 Wagen und darüber	Vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	pro Wagenladung von 10000 kg 1. a) fl. 6.— b) fl. 1.— 2. a) fl. 5.50 b) 75 kr. 3. a) fl. 4.50 b) 50 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
2917	K.k.St.B.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Berichtigung.** Der im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 18. December 1894, sub Pos. 2466, verlautbarte Kartirungs-Frachtsatz für Rohzucker von Radwanitz nach Sędziszów ist von 76 kr. auf **80 kr.** pro 100 kg richtig zu stellen.											

Berichtigungen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatte Nr. 145 ex 1894 sind nachstehende Berichtigungen durchzuführen, nud zwar:

1. Auf Seite 2515, Pos. 2398, ist die in der Tabelle für Güter der Classen A, B und C bei Aufgabe in Mengen uuter 5000 kg für Golleschau eingesetzte Ziffer „1" zu eliminiren und statt dieser ein Strich einznsetzen.
2. Auf Seite 2517 und 2518, Pos. 2401, ist in den Tabellen a), b) und c) nach der Station Budapest-fövarosi-közraktárak noch einzuschalten: „**Budapest-Ferenczváros** und **Budapest-kiterö**".
3. Auf Seite 2519, Tabelle b), ist bei Punkt 4) der „Besonderen Bestimmungen" hinter den Worten „Budapest (Köbanya)—Wien" anstatt „(Refactie-Tabelle I)" richtig „**(Refactie-Tabelle II)**" zu setzen.
4. Auf Seite 2519, Pos. 2402, haben die angeführten Frachtsätze für Zinkblech bei Aufgabe von 8000 kg, sowie für Zink, roh, bei Aufgabe von 10000 kg anstatt 134 Kreuzer richtig „**133 Kreuzer pro 100 kg**" zu lauten.
5. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 144 vom 15. December 1894, sub Post 2361, hat in der Rubrik „von" der Text richtig, wie folgt, zu lauten: „Von den im Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1893 und im Tarif für den Galizisch-Wiener Verhandverkehr vom 1. Februar 1893 enthaltenen Statiouen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie der Station Krakau (K.F.N.B.), dann den im Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverhandes vom 1. Jänner 1894 enthaltenen weiteren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn".

Berichtigung. Kremsthalbahn. In der Refactie-Publication der Kremsthalbahn, Verordnungs-Blatt Nr. 147 vom 22. December 1894, soll es unter Nr. 2647 in der Rubrik „das Zugeständniss wird gemacht für Artikel" richtig heissen: „Erze, Mineralien, Kohle, hydraul. Kalk, Weisskalk, Kalk und Cementfabrikate".

Berichtigung. Eisenbahn Wien-Aspang. Der Frachtsatz für Eisenbahn-Fahrzeuge Simmering E.W.A.—Kl.-Schwechat im Verordnungs-Blatt Nr. 141, Pos. 2267, beträgt richtig **9·2 kr.** statt 5·7 kr. pro 100 kg.

Druckfehler-Berichtigungen. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1894, sub Post 2512, sind in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen" in der dritten Zeile hinter dem Worte „Verladens" die Worte „durch Parteiorgane" berichtigend hinzuzufügen.

In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1894, sub Post 2678, muss es in der Rubrik „für die Transportstrecke nach", Absatz 4, anstatt „Krakau trans. (für Sendungen nach Dębic) richtig „Krakau trans. (für Sendungen nach Dębica)" heissen

Im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1894 muss es unter Ordnungsnummer 2781 in der Rubrik „für die Transportstrecke nach", Absatz 1, anstatt „Bobreg", richtig „**Bobrek**", in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen", Zeile 8 und 10, dann in der Rubrik „Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht, Bezeichnung", Absatz 2, anstatt „vorhergehenden Ordnungsnummer", richtig „**nachfolgenden** Ordnungsnummer"; unter Ordnungsnummer 2784 in der Rubrik „für die Transportstrecke von", Ziffer 6, anstatt „Sudoměřitz-Petraw", richtig „Sudoměřitz-**Petrau**", endlich unter Ordnungsnummer 2785 in der Rubrik „für Artikel", Zeile 2, anstatt „geriffelt", richtig „**gerissen**" heissen

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.